

LES Blocus Réguliers PENDANT la Grande Guerre

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 23 Mai 1938, à 14 heures

PAR

Bernard DE LA CHAISE

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. GIDEL, Professeur

Suffragants : MM. BASDEVANT Professeur
LE FUR, Professeur

PARIS

MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR

289, RUE SAINT-JACQUES, 289.

1938

LES
Blocus Réguliers
PENDANT
la Grande Guerre

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 23 Mai 1938, à 14 heures

PAR

Bernard DE LA CHAISE

JURY DE LA THÈSE :

Président : M. GIDEL, Professeur

Suffragants : MM. BASDEVANT Professeur
LE FUR, Professeur

PARIS

MAURICE LAVERGNE, IMPRIMEUR

289, RUE SAINT-JACQUES, 289

1938

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs.*



INTRODUCTION

Le blocus, entendu au sens précis de cette expression en droit international, est une opération de guerre par laquelle un belligérant, grâce à une surveillance active exercée par ses forces navales, empêche toutes communications maritimes avec les côtes de l'ennemi ou une partie de celles-ci.

Pendant la Grande Guerre, dans le langage courant, on a souvent employé le terme de blocus pour désigner les méthodes mises en œuvres par les Alliés pour restreindre le ravitaillement et le commerce de l'Allemagne. Le système progressivement perfectionné au cours des hostilités faisait appel à des notions d'ordre très divers où figuraient parmi les plus importantes : les interdictions de commerce avec l'ennemi, l'exercice du droit de prise à l'égard de la propriété privée ennemie sur mer, la répression de la contrebande de guerre, les arrêts de marchandises, les arrangements avec les neutres pour limiter leurs transactions avec l'ennemi en leur achetant leurs produits ou en obtenant des garanties contre les réexportations (1).

Mais en réalité, malgré l'appellation, il est impossible de voir dans ces procédés de guerre économique un blocus classique, car tandis que celui-ci est simplement une opération de guerre maritime exécutée par des forces navales contre une côte ennemie, le « blocus » de l'Allemagne englobait tout un ensemble de mesures prises les unes à terre, les autres à la mer, les unes par voie d'autorité et d'autres

(1) Sur cette question, cf. l'Histoire du Blocus Naval (1914-1918) par Louis Guichard.

par voie d'entente, tantôt au titre de la souveraineté territoriale, et tantôt sur la base des prérogatives reconnues à un belligérant.

S'il n'a pas été fait usage du blocus au sens juridique de ce mot contre l'Allemagne, pour des raisons qu'il sera d'ailleurs intéressant de rechercher, les Alliés en ont cependant fait l'application, sur des théâtres d'opérations secondaires, contre ceux des belligérants qui se prêtaient par la disposition de leurs côtes à un emploi efficace de ce moyen de guerre. Alors l'expression de blocus a correspondu à une réalité et ne s'est plus seulement rencontrée sur les lèvres des hommes d'Etat et dans les écrits des publicistes susceptibles de confondre entre elles les diverses institutions du droit public.

*
* *

Au cours de la guerre de 1914-1918, il semble qu'il y ait eu exactement dix blocus réguliers et à l'exception d'un seul, tous furent déclarés par les Alliés. Ce sont ces différents blocus que dans une Première Partie on passera en revue, sous le triple aspect de la déclaration, de l'effectivité et de la levée du blocus.

Mais auparavant, pour donner une base à cette étude, il sera nécessaire de poser, dans un Chapitre préliminaire, les règles juridiques gouvernant ces blocus.

Si les déclarations et les levées de blocus sont des idées simples, puisqu'elles sont constituées par des textes précis émanés des gouvernements ou des commandants de forces navales, par contre la notion d'effectivité est beaucoup plus complexe, car elle met en jeu une pure question de fait, celle de savoir si les forces navales ont eu une importance et une activité suffisantes pour que l'on puisse considérer le blocus comme valable. C'est pourquoi, à propos de certains blocus, il sera parfois difficile de donner une appréciation exacte sur leur effectivité, d'autant plus que dans bien des cas les opérations de blocus proprement

dites seront en fait impossibles à séparer des autres missions remplies simultanément par les mêmes flottes, telles que bombardement de côtes, escortes de convois et surtout chasse aux sous-marins. Enfin, spécialement pour les blocus tenus par des Puissances étrangères, les renseignements sur l'activité des croisières de blocus sont rares et peu précis.

Après avoir retracé l'histoire des différents blocus, on montrera dans une Deuxième Partie l'attitude observée par les Cours de Prises à l'égard des navires inculpés devant elles de violation de ces blocus (2).

(2) Nous tenons ici à exprimer nos sentiments de respectueuse gratitude aux Commandants Barbier et Guichard, du Service Historique de la Marine ; leurs conseils éclairés ont particulièrement facilité nos recherches.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

LES PRINCIPES JURIDIQUES RÉGISSANT LE BLOCUS

Par le blocus il s'agit d'exercer une pression économique sur l'ennemi. Mais en même temps le blocus atteint les neutres, car il leur interdit absolument l'accès du littoral bloqué et cela sous la sanction de la capture et de la confiscation des navires contrevenants et de leur cargaison. C'est même seulement vis-à-vis des navires neutres que le blocus introduit des rigueurs nouvelles, les bâtiments ennemis étant toujours susceptibles de capture.

Le blocus étant ainsi particulièrement onéreux pour les neutres, le droit international l'a soumis à des règles consacrées par la coutume et les traités et qui pourront être invoquées devant les Tribunaux de Prises.

A la veille de la Grande Guerre, la Déclaration de Londres de 1909, bien que n'ayant jamais été ratifiée, contenait précisément les principes juridiques alors admis par le droit des gens en cette matière. C'est donc les articles de cette Déclaration relatifs au blocus qu'il faudra étudier, car ils ont servi de base aux décisions des Cours de Prises. Mais, de plus, comme pendant les hostilités des atteintes ont été apportées par les belligérants à la Déclaration de Londres, il sera nécessaire d'en tenir compte.

*
* *

SECTION I. — *Les règles de la Déclaration de Londres* (1,

En matière de blocus, la Déclaration de Paris de 1856 avait seulement posé, et en des termes d'ailleurs assez vagues, la règle de l'effectivité, mais elle avait laissé subsister les deux notions contraires du blocus, dont l'une avait prévalu en Angleterre et aux États-Unis, l'autre sur le continent européen.

Pour la Grande-Bretagne, gardienne jalouse des intérêts des belligérants, le blocus n'était que « la justification de l'interdiction du commerce des neutres avec l'ennemi, au moyen d'un déploiement de forces du belligérant devant les places spécialement frappées par cette interdiction » (2). L'*interdiction de commerce était la base juridique du blocus*, l'effectivité n'étant seulement que la raison ou le prétexte pour faire accepter aux neutres une charge très lourde. Dès lors l'Angleterre admettait, comme blocus effectif, le blocus par croisières, c'est-à-dire maintenu par des vaisseaux naviguant à des distances souvent éloignées des lieux bloqués. Elle attribuait d'autre part au blocus des effets très rigoureux : non seulement elle interdisait aux navires neutres de sortir des ports bloqués ou d'y entrer, mais de plus elle exerçait *le droit de prévention et le droit de suite*, c'est-à-dire d'une part le droit de saisir dès le début de leur voyage, les navires à destination des lieux bloqués, et d'autre part le droit de capturer durant tout le cours de leur traversée les navires en provenance des lieux bloqués.

Les Puissances continentales entendaient autrement le

(1) Charles Dupuis : Le droit de la guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres, p. 218 et suivantes.

(2) Charles Dupuis : Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines, n° 174.

blocus. Pour elles, *ce n'était qu'une opération de guerre* s'imposant, à ce titre, au respect des neutres. Aussi seul, le fait d'essayer de franchir les lignes d'investissement *effectivement gardées* constituait l'infraction punissable. La rupture du blocus commençait et finissait à proximité des lieux bloqués : elle ne pouvait entraîner saisie et confiscation que sur les lignes de blocus ou sur poursuite commencée par les navires concourant au blocus. La publication du blocus se faisait par une notification générale, résultant d'un avis officiel transmis par la voie diplomatique et par une *notification spéciale* adressée par le commandant de l'escadre bloquante aux autorités locales, aux consuls étrangers de la place bloquée, et à *chaque bâtiment qui se présentait pour entrer dans le port.*

A la Conférence de La Haye de 1907, le blocus ne figurait pas expressément dans le programme russe du 3 avril 1906. Cependant comme il rentrait dans les opérations particulières de la guerre maritime, visées dans ce programme, la Quatrième Commission décida de l'étudier. Mais immédiatement les deux théories s'affrontèrent : la délégation italienne ayant présenté un projet s'inspirant de la thèse continentale, la délégation des Etats-Unis riposta par un amendement défendant la thèse opposée et qui fut soutenu par l'Angleterre. L'accord fut impossible et, faute de temps pour préparer une transaction, la discussion fut ajournée à une conférence ultérieure.

Le Gouvernement britannique inscrivit le blocus au programme de la Conférence de Londres et pour arriver à un accord il estima, après un examen attentif, qu'il pouvait faire le sacrifice de ses doctrines. L'Angleterre renonça donc aux droits de prévention et de suite et les Etats-Unis et le Japon suivirent son exemple. Cet obstacle écarté, l'entente fut facile à réaliser, d'autant plus que les Puissances continentales, à leur tour, abandonnèrent certaines de leurs idées trop absolues, notamment celle relative à l'obligation d'une notification spéciale du blocus dans tous les cas.

Les dispositions de la Déclaration de Londres du 26 février 1909, relatives au blocus, sont contenues dans le Chapitre premier, intitulé « Du blocus en temps de guerre » et comprennent vingt et un articles (1 à 21 inclus).

§ 1. — Conditions de validité du blocus

L'article 1^{er} est ainsi conçu : « Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi ou occupés par lui. » Il a pour but d'indiquer la nature du blocus dont s'est occupée la Conférence. Celle-ci n'a pas eu en vue le blocus pacifique, mais le blocus opération de guerre. L'article 18 y revient encore en disant : « Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres. »

Pour être valable, le blocus doit être effectif, déclaré et notifié.

Les articles 2 à 7 inclus sont relatifs à l'effectivité du blocus. « Conformément à la Déclaration de 1856, le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi », dit l'article 2. La formule de la Déclaration de Paris prêtait à des interprétations diverses ; elle a néanmoins été maintenue, faute de pouvoir enfermer dans une définition simple toutes les mesures et toutes les dispositions variables selon les conditions géographiques et militaires qui seront à la fois nécessaires et suffisantes pour barrer la côte ennemie.

« La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait », ajoute l'article 3. Cette question de fait à régler dans chaque cas d'espèce et non d'après une formule arrêtée à l'avance, sera tranchée par la Cour des Prises appelée à statuer sur la validité de la prise (3).

(3) Proceedings of the international naval conference, p. 292-293.

L'article 4 mentionne une pratique, presque générale, d'après laquelle « le blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite du mauvais temps, les forces bloquantes se sont momentanément éloignées ».

Suivant l'article 5 « le blocus doit être impartialement appliqué aux divers pavillons », car il n'est vraiment une opération de guerre que s'il a pour but d'interrompre toutes les relations commerciales du port bloqué.

Les deux articles suivants prévoient deux sortes de navires qui peuvent déroger à l'interdiction générale de pénétrer dans un port bloqué. D'abord les bâtiments de guerre, car « le commandant de la force bloquante peut accorder à des navires de guerre la permission d'entrer dans le port bloqué et d'en sortir ultérieurement », dit l'article 6. D'autre part « un navire neutre en cas de détresse constatée par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la localité bloquée et en sortir ultérieurement, à la condition de n'y avoir laissé, ni pris aucun chargement » (article 7).

Quant aux articles 8 à 16 inclus, ils sont relatifs aux obligations de déclarer et de notifier le blocus. Ils sont un compromis entre les systèmes anglo-saxon et continental. L'Angleterre pratiquait d'ordinaire seulement la notification générale aux Etats neutres. Les Puissances continentales exigeaient en outre une notification spéciale aux navires se dirigeant sur un port bloqué et qui étaient censés ne pas connaître l'état de blocus. Ces navires ne couraient donc le risque d'être capturés qu'à la seconde tentative faite pour forcer le blocus.

L'article 8 prescrit que « le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré conformément à l'article 9 et notifié conformément aux articles 11 et 16 ».

La déclaration de blocus fait l'objet des articles 9 et 10, ci-après :

Article 9 : « La déclaration de blocus est faite, soit par

la puissance bloquante, soit par les autorités navales agissant en son nom.

« Elle précise :

« 1° La date de commencement du blocus,

« 2° Les limites géographiques du littoral bloqué,

« 3° Le délai de sortie à accorder aux navires neutres. »

Cet article confirme ainsi et rend obligatoire l'usage établi de laisser sortir les navires neutres se trouvant dans les ports au moment de la déclaration de blocus. Le bloquant *doit* accorder un délai, dont la durée sera subordonnée aux circonstances, mais qui dans tous les cas devra être un « délai raisonnable ».

L'article 10 a pour but d'assurer l'observation de l'article 9. Si la déclaration de blocus ne contient pas la date et les limites du blocus, elle est radicalement nulle et « une nouvelle déclaration est nécessaire pour que le blocus produise ses effets ».

La publicité du blocus est réglementée par l'article 11 qui exige que la déclaration de blocus soit notifiée :

« 1° Aux Puissances neutres, par la Puissance bloquante, au moyen d'une communication adressée aux gouvernements eux-mêmes ou à leurs représentants accrédités auprès d'elle. »

« 2° Aux autorités locales, par le commandant de la force bloquante. Ces autorités, de leur côté, en informeront, aussitôt que possible, les consuls étrangers qui exercent leurs fonctions dans le port ou sur le littoral bloqué. »

De même, d'après l'article 13, « la levée volontaire du blocus, ainsi que toute restriction qui y serait apportée, doit être notifiée dans la forme prescrite par l'article 11 ».

Les articles 14 à 16 sont relatifs à la connaissance du blocus par le navire prévenu de violation.

Selon l'article 14 « la saisissabilité d'un navire neu-

tre pour violation de blocus est subordonnée à la connaissance réelle ou présumée du blocus » et suivant l'article 15 « la connaissance du blocus est, sauf preuve contraire, présumée, lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification, en temps utile, du blocus à la Puissance dont relève ce port ».

La Déclaration de Londres a, dans l'article 16, retenu le système continental de la notification spéciale uniquement pour les navires qui approchent du port bloqué sans connaître ou sans être présumés connaître l'existence du blocus, c'est-à-dire sans avoir pu être avertis de la notification générale. Dans ce cas « la notification doit être faite au navire même par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante. Cette notification doit être portée sur le livre de bord avec indication de la date et de l'heure, ainsi que la position géographique du navire à ce moment ».

Ainsi le navire venant du large dans l'ignorance du blocus est protégé par l'article 16, paragraphe 1. Il échet juste de défendre également le navire sortant du port bloqué dans les mêmes conditions et c'est ce qu'a fait le paragraphe 2 de l'article 16 : « Le navire neutre qui sort du port bloqué, alors que par la négligence du commandant de la force bloquante, aucune déclaration de blocus n'a été notifiée aux autorités locales ou qu'un délai n'a pas été indiqué dans la déclaration notifiée, doit être laissé libre de passer. »

§ 2. — Effets du blocus

« Les dispositions les plus importantes de la Déclaration de Londres, au sujet du blocus, sont les dispositions des articles 17, 19 et 20. Ces dispositions règlent les effets du blocus et elles les règlent en termes tels que l'efficacité

d'un blocus sera désormais étroitement liée, en fait aussi bien qu'en droit, à son effectivité » (4).

L'Angleterre ayant renoncé aux droits de prévention et de suite, on leur a substitué la notion de « *rayon d'action de la force bloquante* », comme l'indique l'article 17 aux termes duquel « la saisie des navires neutres pour violation de blocus ne peut être effectuée que dans le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus ».

Ce rayon d'action a suscité de longues controverses dans la Conférence qui a finalement refusé de lui assigner des limites déterminées et invariables pour se rallier à l'interprétation donnée par le contre-amiral Le Bris au nom de la délégation française. Cet officier a défini cette expression de la façon suivante :

« Lorsqu'un gouvernement décide d'entreprendre une opération de blocus contre une partie quelconque de la côte ennemie, il désigne un certain nombre de navires de guerre qui devront participer au blocus et il en confie le commandement à un officier qui aura pour mission d'assurer par leur moyen l'effectivité du blocus. Le commandant de la force navale ainsi constituée répartit les navires mis à sa disposition suivant la configuration de la côte et la situation géographique des points bloqués, et donne à chacun d'eux des instructions sur le rôle qu'il aura à remplir et en particulier sur la zone confiée à sa surveillance. C'est l'ensemble de ces zones de surveillance organisées de telle manière que le blocus soit effectif qui constitue le rayon d'action de la force navale bloquante » (5).

D'autre part, suivant l'article 20, « le navire qui, en violation du blocus, est sorti du port bloqué ou a tenté d'y entrer, reste saisissable tant qu'il est poursuivi par un bâ-

(4) Charles Dupuis : Le droit de la guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres, p. 247.

(5) Livre Jaune, Conférence navale de Londres, p. 21.

timent de la force bloquante, mais si la chasse est abandonnée ou si le blocus est levé, la saisie n'en peut plus être pratiquée ».

Quant à l'article 19, il est d'une importance capitale, car il déclare que « la violation du blocus est insuffisamment caractérisée pour autoriser la saisie du navire, lorsque celui-ci est actuellement dirigé vers un port non bloqué, quelle que soit la destination ultérieure du navire ou de son chargement ». Ainsi, contrairement au principe adopté pour la contrebande, la *théorie du voyage continu est écartée en matière de blocus par la Déclaration de Londres*. C'est là d'ailleurs une conséquence de la pratique nouvelle consacrée par l'article 17 : puisque l'infraction consiste maintenant non pas à se diriger sur un port bloqué, mais à entrer dans le rayon d'action du blocus, pour parvenir à un port bloqué, il ne pourrait être question de capture au cours d'un voyage à destination d'un port neutre, sous prétexte que cette destination ne serait, soit pour le navire, soit pour la cargaison, qu'une étape vers un port bloqué.

§ 3. — Sanction de la violation de Blocus

L'article 21 et dernier du Chapitre 1^{er} de la Déclaration est relatif aux pénalités encourues pour violation de blocus.

Un principe universellement admis était celui de la confiscation du navire. Quant à la cargaison, sa confiscation devait être également prononcée, sauf cependant, d'après la théorie anglaise, au cas où le chargeur justifierait de sa complète ignorance du blocus, au moment du chargement. Cette restriction favorable au neutre a été adoptée par l'article 21 ainsi conçu : « Le navire reconnu coupable de violation de blocus est confisqué. Le chargement est également confisqué, à moins qu'il soit prouvé qu'au moment où la marchandise a été embarquée, le chargeur n'a ni connu, ni pu connaître l'intention de violer le blocus. »

SECTION II. — *Les atteintes apportées à la Déclaration de Londres par les belligérants pendant la Grande Guerre*

La Déclaration de Londres, n'ayant pas été ratifiée, n'avait donc aucun caractère obligatoire pour ses signataires. Cependant les règlements de prises publiés par les grandes Puissances peu de temps avant la guerre suivaient d'une façon générale les dispositions de la Déclaration. Certains, tels les Instructions françaises pour l'application du droit international en temps de guerre du 19 Décembre 1912, article X, paragraphes 64 à 84, en reproduisaient presque littéralement les règles ; d'autres y ajoutaient des prescriptions explicatives ou supplémentaires ; enfin quelques-uns n'en empruntaient que les principes généraux sans entrer dans le détail.

Mais pendant la guerre de 1914-1918 les principales Puissances belligérantes n'ont pas tardé à déroger au système adopté à Londres en y introduisant des modifications comportant (6) :

1° L'établissement de présomptions nouvelles de connaissance du blocus.

2° La réintroduction dans le droit du blocus de la doctrine du voyage continu.

3° La réintroduction des droits de prévention et de suite.

*
**

§ 1. — Présomptions nouvelles de connaissance du blocus

La première dérogation au système de la Déclaration de Londres consistait en une extension de la présomption

(6) Verzijl : Le droit des prises de la Grande Guerre, p. 921 et suivantes.

formulée par l'article 15 de ladite Déclaration, décidant que « la connaissance du blocus est sauf preuve contraire présumée, lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification en temps utile, du blocus à la Puissance dont relève ce port ».

La Grande-Bretagne dans un Ordre en Conseil du 20 août 1914, article 4, et la France dans un décret du 25 août 1914, article 1^{er}, n° 4, ajoutèrent deux nouvelles présomptions, en déclarant que :

« L'existence d'un blocus sera présumée connue :

« a) de tous navires partant de ou touchant à un port ennemi dans un délai suffisant, après la notification du blocus aux autorités locales, pour avoir permis au gouvernement ennemi de faire connaître l'existence du blocus.

« b) de tous navires qui sont partis de, ou ont touché à un port britannique, français ou allié après la publication de la déclaration de blocus. »

Il est vrai que ces textes furent remplacés par l'Ordre en Conseil du 29 octobre 1914 et le décret du 6 novembre 1914 dans lesquels semblables présomptions avaient été supprimées. Cependant, elles se retrouvent au paragraphe 76, alinéa 2, des Instructions françaises du 30 janvier 1916 qui, sauf sur ce point, reproduisent sans modifications en matière de blocus les Instructions de 1912.

Le Japon a inséré dans sa loi d'octobre 1914 sur la guerre navale (article 44, alinéa 2) deux présomptions légales absolues identiques à celles de la France.

L'Italie, au contraire, dans ses « Norme per l'esercizio del diritto dell prede » du 25 mars 1917, paraît s'en être tenue à l'article 15 de la Déclaration de Londres.

§ 2. — Réapparition de la théorie du voyage continu

La deuxième dérogation tendait à réintroduire dans le droit du blocus la théorie du voyage continu, formellement écartée par l'article 19 de la Déclaration de Londres, aux termes duquel :

« La violation du blocus est insuffisamment caractérisée pour autoriser la saisie du navire, lorsque celui-ci est actuellement dirigé vers un port non bloqué, quelle que soit la destination ultérieure du navire ou de son chargement. »

Cette mesure ne fut d'abord décidée que par les Gouvernements anglais, dans l'Ordre en Conseil du 30 mars 1916, article 5, et français, avec le décret du 12 avril 1916, article 2.

Dans sa rédaction française, la prescription porte que : « L'article 19 de la Déclaration de Londres cesse d'être applicable et (qu') aucun navire ni aucun chargement ne seront exempts de capture pour violation du blocus par le seul motif qu'ils seraient, au moment de la visite, en route pour un point non bloqué. »

Quand ces Ordres en Conseil et décret furent abrogés par l'Ordre en Conseil et le décret du 7 juillet 1916, seul le Gouvernement britannique répéta expressément la prescription en disant :

« Le principe du voyage continu ou de la destination finale sera applicable à la fois dans les cas de contrebande et de blocus. »

Le décret français, lui, passa la question sous silence ; d'ailleurs le paragraphe 84 des Instructions navales du 30 janvier 1916 reproduisait encore exactement la disposition de l'article 19 de la Déclaration de Londres.

Pas plus que le Japon, qui recopia l'article 19 dans l'article 53 de sa loi sur la guerre navale de 1914, l'Alle-

magne et l'Autriche-Hongrie n'ont utilisé la théorie du voyage continu en matière de blocus, pendant la guerre.

Par contre les « Norme » italiennes de 1917 (art. 34, alinéa 2) ont adopté cette doctrine en considérant comme violation du blocus « le fait que le navire ou le chargement sont destinés à la zone bloquée, lors même que, au moment de la visite, le navire se dirigerait vers un port non bloqué ».

De même les Etats-Unis dans leurs « Instructions for the Navy » de 1917 ont étendu au blocus la théorie du voyage continu.

§ 3. — Réapparition des droits de prévention et de suite

La troisième importante dérogation fut édictée par les Etats-Unis dans les paragraphes 29 et 31 des « Instructions for the Navy » de 1917 qui introduisirent de nouveau dans le blocus les droits de préférence et de suite, abandonnés par la déclaration de Londres. L'article 31 décidait en effet que :

« Le risque de capture et de condamnation pour un forceur de blocus commence et finit avec son voyage.

« S'il est évident qu'il naviguait avec l'intention de forcer le blocus, il est passible de capture depuis le moment où il pénètre en haute mer. Si un vaisseau a réussi à s'échapper d'un port bloqué, il est passible de capture à n'importe quel moment jusqu'à ce qu'il achève son voyage. Mais l'infraction finit avec le voyage. »

*
* *

Ces différentes mesures constituaient en somme un retour aux anciennes pratiques que la Conférence de Londres avait réussi à supprimer et aggravaient considérablement la situation des neutres.

Mais en réalité *ces atteintes* portées par les belligérants à la Déclaration de Londres *n'ont eu qu'une importance purement théorique* et c'est pourquoi nous les avons brièvement cités au début de cette étude. En effet, pendant la guerre de 1914, d'une part les blocus réguliers se sont appliqués à des théâtres d'opérations secondaires et à des côtes souvent lointaines et inhospitalières, d'autre part les Alliés ont toujours eu la maîtrise des mers et le contrôle de la navigation commerciale. Il en est résulté que les tentatives de violation de blocus ont été très rares et parmi les quelques décisions des Cours de Prises sur ce sujet, nous n'en avons pas trouvé une seule s'appuyant sur les nouvelles présomptions de connaissance du blocus et sur l'application, de la théorie du voyage continu, édictées par certains belligérants.

Quant à la réapparition des droits de prévention et de suite, seuls les Etats-Unis prirent cette mesure capitale en 1917, or ils n'ont jamais déclaré, ni tenu de blocus pendant la dernière guerre.

PREMIÈRE PARTIE

LES DIFFÉRENTS BLOCUS RÉGULIERS DE 1914 A 1918

CHAPITRE PREMIER

LE BLOCUS DU MONTÉNÉGR0 (1)

§ 1. — *Déclaration du blocus*

Le 5 août 1914, le Monténégro entra en guerre aux côtés des Alliés.

La configuration géographique de ce petit pays et l'infériorité de ses forces militaires et navales permettaient à un puissant voisin de couper à son gré ses communications maritimes.

Aussi le Commandant en Chef de la flotte autrichienne décida immédiatement de bloquer les côtes monténégrines, pour empêcher tout ravitaillement d'arriver aux deux ports d'Antivari et de Dulcigno et isoler ainsi complètement le Monténégro de ses alliés.

Le croiseur *Szigetvar* fut chargé d'aller porter la notification de blocus, prescrite par le droit international. Il appareilla de Cattaro pour Antivari avec le *Streitner* et le torpilleur 64, le 10 août au point du jour.

Ces navires stoppèrent devant Antivari et Dulcigno. Un des officiers du *Szigetvar* fut envoyé à terre remettre la déclaration de blocus suivante :

(1) Lieutenant de vaisseau Hans Sokol : *Oesterreich-Ungarns Seekrieg 1914-18*, p. 53 et suivantes.

« Je soussigné, Anton Casa, capitaine de vaisseau de la Marine Impériale et Royale, commandant des forces navales austro-hongroises dans les eaux monténégrines, vu l'état de guerre entre la Monarchie austro-hongroise et le Royaume de Monténégro et en vertu des pleins pouvoirs qui m'ont été conférés, notifie ce qui suit :

« 1° Les forces sous mes ordres commenceront le blocus effectif des côtes du Royaume de Monténégro le 10 août à midi.

« 2° Ce blocus s'étendra aux côtes situées entre 42° 06' 4 et 41° 52' de latitude nord, y compris les ports, golfes, rades, embouchures de fleuves et îles à l'intérieur de ces limites.

« 3° Il sera accordé aux navires de tous genres des puissances amies et neutres, présents dans la zone bloquée, un délai de 24 heures pour en sortir.

« Il sera procédé selon les principes du code maritime international pour tous navires qui se rendront coupables de forcer le blocus. »

Bien que le gouvernement monténégrin eût fait répondre au parlementaire, par le vice-consul italien d'Antivari, agissant comme interprète du préfet de police de l'endroit, qu'il refusait d'accepter cette déclaration, le blocus fut commencé et notifié par le Ministre des Affaires étrangères aux principales Puissances. C'est ainsi que le Gouvernement français ayant été averti fit paraître la note suivante au *Journal Officiel* du 12 août 1914 :

« Le gouvernement de la République a été, à la date du 10 août 1914, informé par le gouvernement impérial et royal d'Autriche et de Hongrie qu'à partir du 10 août midi, la côte du Monténégre sera tenue en état de blocus effectif par les forces navales austro-hongroises.

« La présente notification est portée à la connaissance des intéressés sous toutes réserves de droit. »

§ 2. — Effectivité du blocus

Le gros de la flotte autrichienne, et en particulier les cuirassés, devait rester concentré dans le port de Pola, seule base défendue et bien équipée pour le ravitaillement et les réparations. Le golfe de Cattaro, par contre stratégiquement plus favorable pour les opérations contre le littoral monténégrin, n'étant nullement apte à recevoir de grands navires de combat, seules de petites unités furent chargées de tenir le blocus.

On fit venir à Cattaro les croiseurs légers *Szigetvar* et *Zenta*, les contre-torpilleurs *Uskoka*, *Streiter*, *Ulan* et les torpilleurs 64, 68, 70 et 72, afin d'avoir en permanence dans la zone bloquée un croiseur, un contre-torpilleur et un torpilleur.

Le 13 août, le *Szigetvar* s'étant trop approché de terre au voisinage d'Antivari, fut canonné par une batterie terrestre d'obusiers. A la suite de cet incident la ligne des croisières fut repoussée vers le large.

La situation des unités de blocus était d'ailleurs extrêmement dangereuse. On ne pensait encore à cette époque ni aux sous-marins, ni aux mines, ni aux attaques aériennes, mais il était à prévoir que la flotte française connaîtrait vite le détachement de ces quelques navires de guerre dans le Sud de l'Adriatique, loin de l'escadre autrichienne, et qu'elle ne laisserait pas échapper l'occasion qui s'offrait de leur couper la retraite et de les détruire.

*
* *

§ 3. — Levée du blocus

Les craintes relatives à une incursion soudaine en Adriatique de l'Armée navale française, stationnée à Malte,

devaient effectivement se réaliser dès le septième jour du blocus.

Le 16 août au matin la *Zenta* et le *Ulan* allant prendre leur poste de blocus se trouvèrent soudainement, entre la pointe Volovica et le cap Mendes, en présence de dix-sept grands bâtiments français et d'une division anglaise. Pris sous le feu de ces forces écrasantes le croiseur *Zenta* fut détruit en quelques minutes, mais le contre-torpilleur *Ulan* grâce à sa vitesse parvint à regagner Cattaro sans dommage.

Les escadres françaises et anglaises venaient ainsi de bousculer le dispositif de blocus du Monténégro. Le Commandant en Chef de la flotte austro-hongroise renonça dès lors à exercer la croisière de blocus pour ne pas exposer de nouveau les unités basées sur Cattaro à être attaquées par des forces ennemies considérablement supérieures.

La force bloquante fut remplacée par des mouillages de mines fréquemment renouvelés devant Antivari et plus tard par des croisières de sous-marins.

En réponse à une question posée par l'ambassadeur d'Italie à Vienne, le gouvernement autrichien déclara que le blocus n'était plus effectif, mais que cependant la navigation n'était ni libre, ni sûre dans les eaux monténégrines, car l'Autriche-Hongrie entendait réserver sa complète liberté d'action pour la répression de la contrebande de guerre.

Il semblait donc bien que de l'avis même du Gouvernement austro-hongrois, le blocus du Monténégro avait pris fin.

Cependant cette solution logique est mise en doute par le fait que la Cour des Prises austro-hongroise condamna pour violation du blocus le navire neutre *Fiore del Mare*, capturé dans les eaux monténégrines le 28 novembre 1914 (2).

(2) Garner : Prize law during the world war, p. 628.

Cette décision était certainement abusive, car à l'époque de la capture le blocus du Monténégro avait cessé d'être effectif depuis plus de trois mois. Mais dans ces conditions il est impossible de juger à quelle date exacte l'Autriche-Hongrie a considéré le blocus comme définitivement levé.

CHAPITRE II

LE BLOCUS DE KIAU-TCHÉOU (1)

La colonie allemande de Kiau-Tchéou, territoire cédé à bail par la Chine, avait pour ville principale Tsing-Tao, la grande base allemande d'Extrême-Orient.

Dès le début de la guerre, la Grande-Bretagne, dont l'escadre des mers de Chine n'était pas assez nombreuse pour assurer le blocus de Kiau-Tchéou et la surveillance des routes d'Extrême-Orient, demandait au Japon de coopérer avec les Alliés. A la suite de pourparlers le Japon acceptait d'intervenir, moyennant le droit d'occuper Kiau-Tchéou et sans doute les îles allemandes d'Océanie.

Le 16 août 1914, le Japon adressait à l'Allemagne un ultimatum dont l'une des clauses était, en particulier, de remettre, au plus tard le 15 septembre, aux autorités japonaises, en vue d'une rétrocession éventuelle à la Chine, le territoire à bail de Kiau-Tchéou, sans condition, ni compensation.

Le délai accordé pour répondre allait jusqu'au 23 août, mais sans en attendre l'expiration, le Gouvernement japonais se prépara à intervenir militairement. Il affréta 50 navires pour le transport du corps expéditionnaire, la 18^e Division fut mobilisée et la 2^e Escadre établit une croisière de surveillance entre le Japon et la Corée.

Pour éviter de perdre Kiau-Tchéou, l'Allemagne négocia aussitôt avec la Chine une restitution immédiate du territoire, quitte, évidemment, à s'y réinstaller après la

(1) Paul Chack : La guerre des croiseurs, p. 165 et 194.

Lieutenant de vaisseau Monconduit : Le Siège de Tsing-Tao, Revue Maritime, janvier 1921.

victoire escomptée. L'opposition des ministres alliés à Pékin empêcha les pourparlers d'aboutir et le 23 août à midi, le délai fixé par l'ultimatum étant expiré, la 2^e escadre japonaise arrivait devant Tsing-Tao.

Le 27 août 1914, le Japon déclarait officiellement le blocus de Kiau-Tchéou, à partir de cette date. Il s'étendait d'un point 120° 10' est 35° 54' nord à un point 120° 36' est et 36° 7' nord.

Un délai de 24 heures était alloué pendant lequel les navires des Puissances neutres pouvaient sortir de la zone bloquée.

Une notification de ce blocus fut adressée à l'Angleterre et le Foreign Office la publia dans la *London Gazette* du 1^{er} septembre 1914.

Quant à la France, il ne semble pas qu'elle fut avertie car aucune note relative à ce blocus ne parut au *Journal Officiel*.

*
* *

C'est la 2^e escadre japonaise commandée par le vice-amiral Kato qui fut chargée d'assurer l'effectivité du blocus. Cette flotte comprenait les cuirassés et croiseurs : *Suwo*, *Tango*, *Iwami*, *Okinoshima*, *Mishima*, *Yakumo*, *Iwate*, *Tokiwa*, *Chitose*, *Chiyoda*, *Akitsushima*, la 2^e flottille de destroyers composée des 9^e, 12^e et 13^e divisions, auxquelles furent jointes les 5^e et 8^e divisions avec *Nogami*.

Le cuirassé anglais *Triumph* et le destroyer *Usk* furent rattachés à l'escadre japonaise le 10 septembre.

Les navires japonais étaient répartis sur trois lignes. Les contre-torpilleurs gardaient la première, les croiseurs la deuxième, les croiseurs-cuirassés et cuirassés la troisième.

Le service de garde était assuré comme suit :

Première ligne : de jour et de nuit huit contre-torpilleurs.

Deuxième ligne : de jour un croiseur, de nuit deux croiseurs.

Troisième ligne : de jour deux grands bâtiments, de nuit quatre.

Pendant le jour, les navires croisaient sur la ligne de surveillance qui leur était affectée. La nuit, ceux des deux premières lignes continuaient à faire de même, mais les cuirassés et croiseurs-cuirassés de la troisième ligne croisaient au contraire perpendiculairement à cette ligne.

La base de l'escadre était la baie de Laoshan, occupée dès le 29 août.

En dehors du blocus, la 2^e escadre coopéra activement aux opérations de l'armée de siège par le bombardement des ouvrages du front de mer et du front de terre.

Le blocus de Kiau-Tchéou, par suite de l'importance et de l'activité des forces de la croisière, fut certainement *le plus effectif de tous les blocus déclarés pendant la Grande Guerre*, d'autant plus que l'escadre allemande d'Extrême-Orient ayant abandonné sa base, avant même l'ouverture des hostilités, pour fuir à travers le Pacifique, les forces navales ennemies mouillées en rade de Tsing-Tao au moment de l'entrée en guerre du Japon étaient presque négligeables. Elles ne se composaient en effet que d'un vieux croiseur autrichien, le *Kaiserin Elisabeth*, de cinq canonnières et de deux petits torpilleurs allemands.

D'ailleurs, dès le commencement des opérations, une partie des équipages de ces navires fut mise à terre pour renforcer l'effectif des batteries, et les bâtiments les plus faibles furent coulés dès l'approche de l'armée de siège le 28 et le 30 septembre ; les autres se contentèrent de prolonger l'aile gauche de la défense allemande pour entraver l'installation de l'artillerie de siège.

Seul le torpilleur *S. 90*, forçant le blocus le 17 octobre, torpilla le vieux croiseur *Takachiho* et alla se faire sauter à quelques milles au sud.

*
* *

Les opérations contre Tsing-Tao prirent fin le 7 novembre. La place-forte se rendit ce jour-là après un siège ayant duré un peu plus de deux mois. Le blocus fut alors officiellement levé le 10 novembre 1914.

Le Gouvernement japonais notifia cette mesure à la Grande-Bretagne qui la publia dans la *London Gazette* du 17 novembre 1914 et à la France qui fit paraître l'avis suivant au *Journal Officiel* du 18 novembre 1914 :

« Le gouvernement impérial du Japon a fait savoir que, vu l'occupation de Tsing-Tao, le blocus déclaré le 27 août 1914 a été levé à la date du 10 novembre 1914. »

CHAPITRE III

LE BLOCUS DE L'EST AFRICAIN ALLEMAND (1)

La colonie allemande de l'Est Africain s'étendait le long de l'Océan Indien entre l'Est Africain anglais au Nord et le territoire portugais du Mozambique au Sud.

Dès l'ouverture des hostilités, comme toutes les possessions allemandes d'outre-mer, ses relations maritimes avec la mère-patrie cessèrent complètement. Les Alliés décidèrent de s'en emparer et les Anglais et les Belges se chargèrent de l'expédition. Les opérations commencèrent en novembre 1914, mais avancèrent lentement par suite de la faiblesse des effectifs britanniques opérant de plus sous un climat très dur, dans un pays démuné de voies de communications et de possibilités de ravitaillement.

Sur mer, au large de la côte orientale d'Afrique, le seul adversaire était le croiseur allemand *Königsberg*, détaché dans l'Océan Indien en temps de paix et que la déclaration de guerre isola dans ces parages. Ce bâtiment, pendant les mois d'août et septembre 1914, détruisit seulement le croiseur anglais *Pegasus* et le paquebot *City of Winchester*, puis voyant qu'il ne pourrait échapper aux forces navales britanniques lancées à sa poursuite, et que le littoral de la colonie allemande ne lui offrait aucune rade défendue, le 20 septembre il remonta le Rufigi, petite rivière de l'Est Africain allemand, pour aller se réfugier à quelques

(1) Sir Julian Corbett : *Naval Operations*, T. II, p. 237-239, et T. IV, p. 80.

milles dans l'intérieur des terres. Quand les Anglais découvrirent cette retraite, ils furent impuissants à y accéder, car leurs croiseurs avaient un tirant d'eau trop important pour pénétrer dans la rivière et ils durent se contenter de barrer l'estuaire, en attendant l'arrivée de monitors envoyés d'Angleterre.

En janvier 1915, la lenteur de la progression sur terre et l'affaire du *Königsberg* conduisaient à une impasse les opérations entreprises contre l'Est Africain allemand. Aussi pour essayer de réduire par la famine les 4.000 Allemands de la colonie, l'Amirauté résolut d'établir un blocus de toute la côte. Mais il n'était pas encore possible à ce moment de le déclarer officiellement, car les navires étaient trop peu nombreux pour le rendre effectif.

*
**

§ 1. — Déclaration du blocus

Ce n'est que vers le milieu de février 1915 que les forces nécessaires purent être rassemblées, et le blocus fut alors déclaré par le Gouvernement britannique le 25 février.

La déclaration parut dans la *London Gazette* du 25 février 1915 et une notification fut envoyée à la France qui publia la note suivante au *Journal Officiel* du 5 mars 1915 :

« A la date du 25 février 1915, le Gouvernement de Sa Majesté Britannique a fait connaître sa décision de déclarer le blocus de la côte de l'Est Africain allemand à partir de minuit dans la nuit du 28 février au 1^{er} mars. Le blocus s'étendra à toute la côte de cette colonie allemande, y compris les îles, c'est-à-dire de 4° 41' en latitude Sud à 10° 40' latitude Sud.

« Quatre jours de grâce, depuis le début du blocus, ont été accordés pour le départ des navires neutres de la zone bloquée. »

*
* *

§ 2. — Effectivité du blocus

La côte à surveiller s'étendait sur plus de 400 milles, mais le service du blocus fut facilité par le fait que les îles de Pemba et de Zanzibar, situées en face de la section septentrionale de la côte, appartenaient aux Anglais.

La croisière fut assurée par quatre croiseurs, un remorqueur et quatre baleiniers à vapeur venus du Cap et qui avaient été armés.

Mais le blocus fut en fait suspendu en juillet 1915, par la concentration de toutes les forces navales devant le delta du Rufigi, pour les opérations entreprises contre le *Königsberg*, avec l'aide de deux monitors.

Après la destruction du croiseur allemand, le 11 juillet, plusieurs navires ayant été détachés sur d'autres théâtres d'opérations et certains étant en réparation, il ne resta à l'amiral chargé de tenir le blocus que des forces tout à fait insuffisantes pour exécuter convenablement sa mission.

Mais à la fin de l'année, un renfort naval fut envoyé ; l'escadre se composa alors du vieux cuirassé *Vengeance*, de deux monitors, quatre croiseurs dont deux étaient des navires de commerce armés, deux canonnières et huit baleiniers armés. C'était là une force convenable pour empêcher tout ravitaillement de pénétrer dans l'Est Africain allemand.

| * |
* *

§ 3. — Levée du blocus

En avril 1917, les troupes britanniques occupaient le Nord de l'Est Africain allemand et en particulier le littoral depuis Dar-Es-Salam jusqu'à la frontière de l'Est Africain anglais.

Le blocus fut alors levé sur cette partie de la côte, le 14 avril 1917, et la zone bloquée se trouva ainsi réduite aux points compris entre latitude 6° 40' et latitude 10° 30' Sud, c'est-à-dire qu'elle s'étendait de Dar-Es-Salam jusqu'au Mozambique (2).

Quant à la levée définitive du blocus, nous n'en avons trouvé aucune trace. Mais comme quelques détachements allemands résistèrent jusqu'à l'armistice dans la colonie, et réussirent même à pénétrer en Mozambique et en Rhodésie, nous pensons que le blocus subsista pendant toute la guerre et qu'après la cessation des hostilités, on omit de faire la déclaration officielle de levée du blocus.

(2) *The Times*, du 14 avril 1917.

CHAPITRE IV

LE BLOCUS DU CAMEROUN

Les premières opérations contre le Cameroun allemand sont décidées dans une Conférence franco-anglaise réunie à l'Amirauté, à Londres, le 15 août 1914. Les troupes comprendront des détachements français et britanniques et le commandement de l'expédition sera confié à un général anglais. Des forces navales seront envoyées pour surveiller la côte et appuyer le corps expéditionnaire (1).

Dès le 31 août, le croiseur *Cumberland* alla reconnaître l'estuaire de Duala, seul port permettant l'établissement d'une base navale. Quelques jours après, un corps de débarquement y était amené sur des transports et le 27 septembre Duala capitulait.

Pendant qu'à terre les opérations militaires se poursuivaient, sur mer, le capitaine de vaisseau anglais, commandant supérieur naval, était chargé avec son escadre d'arrêter la contrebande venant de la Guinée espagnole. La tâche était particulièrement difficile, en raison de l'attitude des autorités locales espagnoles, aussi en mars 1915 on décida d'établir un blocus de toute la côte, suivant le principe précédemment admis pour l'Est Africain allemand.

*
* *

(1) Laurens : Précis d'histoire de la guerre navale, 1914-1918, p. 175.

§ 1. — Déclaration de blocus

Faute d'un nombre suffisant de navires pour en assurer l'effectivité, le blocus ne put être déclaré avant le milieu d'avril. Entre temps, le commandement naval au Cameroun était passé à la France ; et c'est le capitaine de vaisseau commandant le croiseur-cuirassé français *Pothuau*, devenu commandant des Forces navales anglo-françaises, qui fit le 20 avril 1915 la déclaration officielle de blocus, reproduite au *Journal Officiel* du 23 avril 1915, dans les termes suivants :

« A la date du 20 avril 1915 le commandant des forces navales alliées présentes au Cameroun, agissant en vertu des pouvoirs qui lui appartiennent, a déclaré qu'à partir du vendredi 23 avril 1915 à minuit, temps moyen de Greenwich, la partie de la côte du Cameroun comprise entre les limites ci-dessous indiquées sera tenue en état de blocus par lesdites forces navales :

« 1°) Entre l'embouchure de la rivière Akwayafe (Latitude 4° 41' Nord - Longitude 8° 30' Est) et l'embouchure du Bimbria Creek (Latitude 3° 58' Nord - Longitude 9° 18' Est),

« 2°) Entre l'embouchure Bengo et la rivière Sanaga (Latitude 3° 35' Nord - Longitude 9° 39' Est) et l'embouchure de la rivière Campo (Latitude 2° 21' Nord - Longitude 9° 50' Est).

« Les longitudes sont comptées à partir du méridien de Greenwich.

« Les bâtiments amis ou neutres présents sur la côte bloquée pourront appareiller et auront la liberté de passer jusqu'à dimanche 25 avril 1915 à minuit, temps moyen de Greenwich.

« Il sera procédé contre tout bâtiment qui tenterait de violer le blocus conformément au droit international.

« Notification de cette déclaration a été régulièrement faite aux autorités allemandes des parties du Cameroun non occupées par des troupes alliées ainsi qu'au Gouverneur général à Fernando-Po. »

Le blocus étant tenu également par des forces anglaises, la Grande-Bretagne y adhéra par un avis publié dans la *London Gazette* du 27 avril 1915.

Ce blocus s'étendait tout le long de la côte du Cameroun située au nord de la Guinée espagnole, sur une distance d'environ 200 milles. Il n'avait pas été nécessaire de l'étendre au Sud de l'enclave espagnole, car la côte était déjà tombée aux mains des troupes alliées, et Duala était déclaré port ouvert.

*
* *

§ 2. — Effectivité du blocus (2)

Pour la tenue du blocus, la côte fut divisée en trois secteurs ayant chacun leur chef :

- 1°) De l'embouchure du Rio del Rey à Bimbria Creek,
- 2°) De la bouche Bengo de la rivière Sanaga au port de Kribi,
- 3°) Du port de Kribi à la rivière Campo.

Au début de juin la répartition des bâtiments alliés par secteur fut la suivante :

- 1^{er} Secteur : *Porpoise, Remus, Lagos.*
- 2° Secteur : *Margaret Elisabeth, Fullah.*
- 3° Secteur : *Dwarf, Surprise, Ivy.*

Le *Pothuau*, bâtiment du Commandant en Chef, se

(2) Archives de la Section Historique de l'E.M.G. de la Marine Française.

tint suivant les circonstances dans un des secteurs ou à Suelaba (3).

L'embouchure de la rivière Campo, dont une des rives était espagnole, ne fut pas bloquée, néanmoins elle fut surveillée. D'autre part, pour empêcher l'introduction de contrebande de guerre par la Guinée espagnole, le secteur de Campo fut en même temps chargé de la visite des bâtiments allant à Bata, San-Benito, Elobey, ou venant de ces différents points.

La ligne générale du blocus était sensiblement parallèle à la côte et éloignée d'elle de 10 à 15 milles. La distance entre les postes moyens des bâtiments de la ligne fut réglée par chaque chef de secteur, selon le nombre d'unités affectées au secteur et la longueur de la côte à surveiller.

Une surveillance plus rapprochée de la côte fut de plus exercée par les petits navires de l'escadre.

Cette disposition des bâtiments croisant avec régularité à quelques milles des côtes donna au blocus une efficacité remarquable qui ne fut jamais troublée par suite de l'absence totale de forces navales allemandes en Afrique Occidentale.

*
* *

§ 3. — Levée partielle du blocus (4)

Le 25 août 1915 une conférence générale des commandants alliés se réunit à Duala. On décida d'effectuer une attaque convergente sur Yaoundé. En même temps des opérations secondaires devaient être entreprises à l'extrême

(3) Cette composition de la force bloquante n'est donnée qu'à titre indicatif. En réalité pendant toute la durée du blocus le nombre et la répartition des bâtiments varia incessamment par suite des réparations et des besoins des autres théâtres d'opérations.

(4) Archives de la Section Historique.

Nord près de la frontière du Niger et au Sud entre Kampo et Ebayok, le long de la frontière de l'enclave espagnole.

Ces mouvements furent exécutés avec succès : le 1^{er} janvier 1916, Yaoundé était occupée. La résistance allemande dans cette région était alors pratiquement terminée. Les Allemands se retirèrent dans le Nord où ils continuèrent à tenir jusqu'au milieu de février.

En dehors du blocus, les forces navales avaient contribué aux opérations par l'envoi d'un détachement de fusiliers marins britanniques et par l'organisation de patrouilles sur les quatre rivières qui traversaient la zone de guerre : le Sanaga, le Lokundji, le Nyong et le Kampo.

La prise de Yaoundé rendait les Alliés maîtres de toute la côte comprise dans le 1^{er} secteur ; le blocus de cette région devenait donc inutile. Aussi dès le 3 janvier le Commandant supérieur des Forces navales alliées télégraphiait au Ministre de la Marine :

« Je viens d'apprendre qu'une colonne anglaise occupe Yaoundé depuis le 1^{er} janvier... D'autre part, le général commandant les forces alliées me fait connaître que l'ennemi a été chassé de la partie du territoire limitrophe de la frontière du Nigéria...

« En conséquence le blocus du secteur numéro 1 embouchure Rio del Rey à Bimbia cesse d'être utile. D'accord avec autorité navale britannique qui soumet même demande à Amirauté je vous propose de lever le blocus de ce secteur.

« Les deux ports de Victoria et de Rio del Rey ne seraient pas encore ouverts. »

Le 5 janvier, notre attaché naval à Londres signalait que l'Amirauté avait approuvé la proposition du commandant supérieur britannique à Duala de lever le blocus du 1^{er} secteur, avec réserves pour Victoria et Rio del Rey qui ne seraient pas ouverts au commerce de la même manière que Duala.

En conséquence le 8 janvier le Ministre de la Marine approuvait la proposition du Commandant des forces navales alliées. Celui-ci déclara alors officiellement le 9 janvier, que les parties de la côte du Cameroun comprises entre l'embouchure de la rivière Akpajafe et l'embouchure du Bimbria Creek ne seraient plus tenues en état de blocus effectif à partir du 10 janvier 1916.

Cette déclaration de levée partielle du blocus parut au *Journal Officiel* du 12 janvier 1916, dans les termes suivants :

« A la date du 10 janvier, zéro heure, le blocus de la côte du Cameroun (côte Ouest d'Afrique) objet de la notification publiée au *Journal Officiel* du 23 avril 1915 est restreint aux limites suivantes :

« Entre l'embouchure de la rivière Sanaga, latitude 3° 35' Nord, Longitude 9° 39' Est et l'embouchure de la rivière Campo, Latitude 2° 21' Nord, Longitude 9° 50' Est.

« Les longitudes sont comptées à partir du méridien de Greenwich. »

La *London Gazette* du 11 janvier 1916 publia un avis analogue.

Une notification réglementaire fut envoyée au Gouverneur général de la Guinée espagnole à Fernando Pô. Celui-ci la communiqua aux consuls étrangers et la fit paraître au Bulletin Officiel de la colonie.

De même, une notification fut préparée pour les autorités allemandes des parties du Cameroun non occupées par les Alliés. Mais dans son rapport au Ministre en date du 9 janvier, le Commandant supérieur naval indiquait que l'envoi de ce document présenterait quelques difficultés, la résidence actuelle du Gouverneur impérial allemand étant inconnue.

*
* *

§ 4. — Levée définitive du blocus (6)

Au milieu de février 1916, la conquête du Cameroun était achevée : les Alliés occupaient tout le territoire et les derniers détachements allemands s'étaient rendus.

Le blocus n'avait plus alors de raison d'être et le 25 février 1916, le Commandant des Forces navales alliées proposait au Ministre de la Marine, en accord avec les autorités britanniques à Duala, de lever le blocus le 1^{er} mars à 0 heure, en réservant pour les ports de Kribi et de Campo, ainsi qu'il avait été déjà fait pour ceux de Rio del Rey et de Victoria, la visite préalable par les douanes de Duala.

Le 26 février, notre attaché naval à Londres signalait que l'Amirauté, prévenue par le Commandant supérieur britannique à Duala, approuvait la proposition et la transmettait au Foreign Office avec prière de faire la notification nécessaire, après entente avec le Gouvernement français.

Le 26 février également le Ministre de la Marine informait du projet le Ministre des Affaires étrangères pour savoir si l'adoption de cette mesure ne soulevait pas d'objection de sa part, la Marine ne faisant aucune réserve en ce qui la concerne.

Les Affaires étrangères ayant répondu le 27 qu'elles ne voyaient aucun inconvénient à la levée du blocus, le Ministre de la Marine envoya, le 28 février, au Commandant supérieur naval au Cameroun, l'autorisation demandée, en faisant part en même temps de cette mesure au Ministre des Colonies.

Le capitaine de vaisseau, commandant supérieur des Forces navales alliées opérant au Cameroun fit alors la déclaration officielle de levée du blocus le 23 février. *Le blo-*

(5) Archives de la Section Historique.

cus cessait d'être effectif à partir du 1^{er} mars 1916 à 0 heure entre les limites ci-dessous indiquées :

Entre l'embouchure Bengo et la rivière Sanaga, Latitude 3° 35' Nord, Longitude 9° 39' Est (Greenwich), et l'embouchure de la rivière Campo, Latitude 2° 21' Nord, Longitude 9° 50' Est (Greenwich).

Toutefois les ports de Kribi et de Campo n'étaient pas déclarés ports ouverts, et les bâtiments voulant y faire des opérations commerciales devaient se présenter au Service des Douanes de Duala pour y subir une visite préalable. C'était le même régime que pour Victoria et Rio del Rey.

Comme la levée partielle du 10 janvier, la levée définitive du blocus fut notifiée au Gouverneur général de la Guinée espagnole qui accusa réception le 7 mars.

La levée du blocus du Cameroun fut publiée dans la *London Gazette* du 29 février 1916 et au *Journal Officiel* du 1^{er} mars 1916 dans les termes suivants :

« A la date du 1^{er} mars 1916, à zéro heure, le blocus de la côte du Cameroun (côte Ouest d'Afrique), objet des notifications publiées au *Journal Officiel* du 23 avril 1915 et 12 janvier 1916, est déclaré levé. »

Pour apprécier la part prise par les marines française et anglaises dans la conquête du Cameroun, il suffit de citer l'opinion du Général Dobell qui commandait le corps expéditionnaire. Il rendit compte à son gouvernement que, sans l'appui prêté par les forces navales alliées « en mer, en rivière, et sur terre, les troupes n'auraient pu remplir la mission qui leur était assignée ».

CHAPITRE V

LE BLOCUS DE L'AUTRICHE-HONGRIE ET DE L'ADRIATIQUE

SECTION I. — *L'Adriatique avant l'entrée en guerre de l'Italie*

En Méditerranée depuis le début des hostilités jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie, le 24 mai 1915, l'effort naval reposa principalement sur la France, car la Grande Flotte britannique presque toute entière était concentrée en Mer du Nord.

L'adversaire était représenté par l'escadre austro-hongroise, abritée dans sa base de Pola, au fond de l'Adriatique (1). Dès lors le rôle de l'Armée navale française fut double.

D'abord secourir le Monténégro dont les côtes avaient été bloquées par l'Autriche. Dans ce but le Commandant en chef fit escorter par ses forces de ligne les convois apportant à Antivari des vivres et des approvisionnements.

D'autre part empêcher l'escadre austro-hongroise de sortir de l'Adriatique. Pour cela, il fallait « bloquer » le canal d'Otrante, véritable clé de l'Adriatique, tout en s'efforçant par des incursions incessantes d'amener les forces ennemies au combat. *Le blocus utilisé ici n'avait rien à*

(1) Bien qu'étant une marine secondaire, la marine austro-hongroise en août 1914 représentait une puissance très sérieuse, puisque sa flotte de ligne comprenait 4 cuirassés neufs de 20.000 t. et 6 plus anciens de 10.000 à 15.000 t.

voir avec le blocus destiné à interdire tout commerce avec une côte ennemie et obéissant à des règles juridiques fixées par le droit international. C'était seulement un type d'opération purement militaire consistant à surveiller une flotte réfugiée dans un port, de telle sorte qu'elle ne puisse sortir sans risquer d'être détruite. Mais, jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie, il n'y eut jamais de blocus régulier établi par les autorités navales françaises. C'était en effet inutile : les relations maritimes de l'Autriche-Hongrie avec le reste du monde avaient presque totalement cessé dès l'ouverture des hostilités et celles qui existaient encore passaient obligatoirement par le canal d'Otrante où il était facile de les contrôler. Seul subsistait réellement le commerce maritime avec la côte nord-est de l'Italie, trafic difficile à supprimer par un blocus, car les forces bloquantes auraient dû croiser au fond de l'Adriatique, loin du gros de la flotte et par conséquent très exposées en cas de sortie de l'escadre autrichienne.

La tâche principale de l'Armée navale française basée sur Malte, consista donc à « bloquer » l'escadre autrichienne, blocus analogue dans son principe, bien que plus vaste et plus ouvert, aux blocus de Brest et Toulon par la flotte anglaise, pendant les guerres de l'Empire.

Jusqu'à la fin de 1914 ce « blocus » du canal d'Otrante fut tenu sur le parallèle du cap Leuca, de jour par une division de croiseurs-cuirassés et une escadrille de torpilleurs, de nuit par des croiseurs-cuirassés seulement, car les torpilleurs n'avaient pas l'endurance nécessaire. Les cuirassés se tenaient à une vingtaine de milles au Sud, toujours prêts à intervenir ; ils se ravitaillaient à la mer, ou dans les mouillages de Zante et de Céphalonie.

Mais au mois de décembre 1914, les sous-marins autrichiens commencèrent à manifester leur activité. Le 8 décembre le cuirassé *Jean-Bart* fut torpillé par l'U-12, en convoyant un cargo qui allait ravitailler le Monténégro ; il parvint cependant à regagner Malte malgré ses avaries. Après cet incident le danger provenant des sous-marins

conduisit l'Armée navale à des replis successifs qui l'éloignèrent de plus en plus de l'entrée de l'Adriatique et seuls les torpilleurs et les croiseurs-cuirassés prirent la mer, les cuirassés restant à Malte. Les croiseurs-cuirassés furent même obligés d'abandonner la partie après le torpillage du *Léon Gambetta* près de Santa Maria di Leuca le 27 avril 1915 par l'U-5. La croisière du canal d'Otrante ne fut plus alors maintenue que par des torpilleurs et des sous-marins (2).

*
* *

SECTION II. — *Le blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Adriatique par l'Italie*

Le 26 avril 1915, à Londres, l'Italie signe un traité d'alliance avec la France, la Grande-Bretagne et la Russie. Les quatre Puissances s'engagent en outre à ne pas conclure de paix séparée (3).

Le mémorandum du Gouvernement italien approuvé par les Gouvernements alliés porte à l'article 3 que « les flottes de la France et de la Grande-Bretagne donneront leur concours actif et permanent à l'Italie, jusqu'à la destruction de la flotte austro-hongroise ou à la conclusion de la paix » et qu'une convention navale devra être immédiatement conclue à cet effet.

Cette Convention navale passée le 10 mai 1915 organisait deux flottes pour les opérations dans l'Adriatique.

La 1^{re} Flotte alliée, placée sous le commandement exclusif du Commandant en chef de l'armée navale italienne,

(2) Laurens : Précis d'Histoire de la Guerre Navale, 1914-18, p. 30 et suivantes.

(3) Laurens : op. cit., p. 93 et suivantes.

comprenait d'abord la flotte italienne, puis quatre cuirassés et quatre croiseurs légers anglais et une flottille française composée de douze contre-torpilleurs, sept sous-marins, quelques petits torpilleurs et dix chalutiers drageurs.

Pour toute opération importante dans l'Adriatique, paraissant nécessiter l'intervention de l'ensemble des forces navales alliées, une 2^e Flotte alliée fut constituée sous les ordres du Commandant en chef de l'armée navale française. Elle se composait de bâtiments français et des navires italiens ou anglais dont n'aurait pas disposé le Commandant en chef italien.

L'Armée navale française devenait, en somme, une réserve pour l'Adriatique et sa principale mission consistait maintenant à assurer la sécurité des communications en Méditerranée.

*
* *

§ 1. — Déclaration du blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie

Le 24 mai 1915, l'Italie entrait en guerre contre l'Autriche-Hongrie et dès le 26 mai déclarait en état de blocus *non seulement les côtes austro-hongroises, mais encore les côtes albanaises.*

Cependant l'Albanie étant un Etat neutre, suivant la Déclaration de Londres, son littoral ne pouvait être bloqué. Le Gouvernement austro-hongrois se basa sur ce motif pour contester la légitimité du blocus, laquelle ne saurait être justifiée par l'assertion non confirmée du Gouvernement italien et d'ailleurs démentie par l'Autriche, que les ports albanais auraient servi de bases à certains navires de guerre austro-hongrois. Il est vrai que plus tard, au cours des événements de guerre, la neutralité de l'Albanie devint théorique, car elle fut occupée par les Alliés et en fait complètement soumise à leur contrôle.

La déclaration italienne, publiée dans la *Gazzetta Ufficiale* du 26 mai et rédigée dans les termes suivants, étendait donc le blocus au Sud, jusqu'au cap Kiéphali :

« Le Gouvernement royal italien, vu l'état de guerre existant entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie, considérant que les autorités navales austro-hongroises font usage de quelques ports de la côte albanaise pour le ravitaillement clandestin de leur flottille de guerre, déclare qu'à partir du 26 mai courant :

« 1° Le littoral austro-hongrois s'étendant de la frontière italienne au Nord, jusqu'à la frontière monténégrienne au Sud, avec tous ses ports, îles, havres, rades, criques,

« 2° Le littoral de l'Albanie s'étendant de la frontière monténégrienne au Nord, jusqu'au cap Kiéphali, y compris, au Sud, seront tenus en état de blocus effectif par les forces navales italiennes.

« Les limites géographiques des territoires bloqués sont les suivantes :

« Pour le littoral austro-hongrois : limite Nord $45^{\circ} 42' 50''$ de latitude Nord et $13^{\circ} 15' 10''$ de longitude Est (Greenwich). Limite Sud $42^{\circ} 06' 25''$ de latitude Nord et $19^{\circ} 05' 30''$ de longitude Est (Greenwich).

« Pour le littoral albanais : limite $41^{\circ} 52'$ de latitude Nord et $19^{\circ} 22' 40''$ de longitude Est Greenwich ; limite Sud $39^{\circ} 54' 15''$ de latitude Nord et $19^{\circ} 55' 30''$ de longitude Est Greenwich.

« Les bâtiments des puissances amies ou neutres auront un délai qui sera fixé par le Commandant en chef des forces navales italiennes à partir de la date de la déclaration du blocus pour sortir librement de la zone bloquée.

« Il sera procédé contre tout bâtiment qui, en violation du blocus, tentera de traverser ou aura traversé la ligne de barrement constituée entre le cap d'Otrante et le cap Kiéphali, conformément aux règles du droit international et aux traités en vigueur. »

Le blocus des côtes albanaises jusqu'au cap Kiéphali fut considéré, dans les milieux politiques, comme une erreur, car toute la côte de Chimara qui faisait partie de l'Épire du Nord, alors occupée par la Grèce, avec l'assentiment des Puissances, se trouvait ainsi bloquée. Or le territoire de l'Épire jouissait, par le fait même de son occupation par les troupes grecques, de la même neutralité que le Royaume hellénique et ne pouvait par suite être mis en état de blocus. Aussi la Grèce ayant protesté, dès le 30 mai le Gouvernement italien reportait la limite méridionale du blocus de l'Albanie à Aspriruga.

Le décret du 30 mai 1915, publié dans la *Gazzetta Ufficiale* du même jour, s'exprime ainsi :

« Le Gouvernement royal italien déclare que le blocus du littoral de l'Albanie, qui par la déclaration du 26 mai, avait été établi depuis la frontière du Monténégro au Nord, jusqu'au cap Kiéphali y compris, au Sud, est réduit, à partir du 30 mai 1915, depuis la même frontière jusqu'à Aspriruga (Strade Blanche).

« En conséquence les limites géographiques du blocus du territoire albanais sont les suivantes :

« Limite Nord : 41° 52' de latitude Nord, 19° 22' 40" de longitude Est Greenwich.

« Limite Sud : 40° 09' 36" de latitude Nord, 19° 35' 45" de longitude Est Greenwich.

« La nouvelle ligne de barrage, constituée entre le cap d'Otrante et Aspriruga, forme la ligne de blocus et produit tous les effets contenus dans la déclaration du 26 mai 1915. »

En même temps, le Commandant en chef des forces navales italiennes fixait à dix jours, à partir du 26 mai, le terme concédé aux navires des Puissances alliées ou neutres pour sortir de la zone bloquée. Mais, comme l'octroi

de ce délai n'avait pas figuré dans la déclaration de blocus proprement dite, comme l'exigeait la Déclaration de Londres, des voiliers grecs capturés pour violation du blocus, se basèrent sur cet argument pour invoquer devant la Commission italienne des Prises, d'ailleurs sans succès comme nous le verrons, la nullité de la déclaration du blocus du 26 mai 1915.

L'Italie notifia officiellement à la France le blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie. La déclaration du 26 mai fut transmise directement au Gouvernement français le jour-même et celle du 30 fut remise à notre ambassadeur à Rome. Les dispositions contenues dans les deux décrets italiens parurent au *Journal Officiel* du 3 juin 1915.

De même, la Grande-Bretagne reçut une notification, reproduite aussitôt par la *London Gazette* du 4 juin 1915.

*
**

§ 2. — Déclaration du blocus de l'Adriatique (4)

L'effort de l'Italie pour couper totalement le ravitaillement par mer de l'Autriche-Hongrie ne devait pas s'arrêter là.

Estimant que le blocus des côtes austro-hongroises et albanaises ne donnait peut-être pas une garantie absolue — des navires neutres à destination des ports italiens pouvant en fraude se diriger sur l'Autriche après avoir franchi le barrage d'Otrante — et surtout ne voulant pas que les opérations militaires en Adriatique puissent être troublées par la navigation commerciale, le *Gouvernement italien décida par un décret du 4 juillet 1915 d'étendre le blocus du 26 mai à toute la zone de la mer Adriatique, comprise au Nord de la ligne Otrante-Aspiriruga.*

(4) Archives de la Section Historique de l'E.M.G. de la Marine Française.

Pour comprendre toute la portée de ce décret, il est nécessaire d'en reproduire le texte publié par la *Gazzetta Ufficiale* du 6 juillet 1915 :

« Article I. — Le blocus déclaré par le Gouvernement du Roi en date des 26 et 30 mai 1915 est étendu à toutes les zones de la mer Adriatique au Nord de la ligne Otrante-Aspiruga (Strade Blanche). En conséquence, la navigation est interdite en Adriatique au Nord de cette ligne à tous les navires marchands de n'importe quel pavillon.

« Article II. — *Le Ministre de la Marine ou les autorités déléguées par lui pourront toutefois concéder après les déclarations opportunes des sauf-conduits spéciaux aux navires marchands qui demandent à se rendre dans les ports de l'Adriatique appartenant à l'Italie ou occupés par elle, ou le Monténégro.*

« Les navires qui demandent à entrer en Adriatique doivent se diriger sur le port de Gallipoli où ils pourront recevoir le sauf-conduit d'entrée. Pour la sortie de l'Adriatique, les navires après en avoir reçu la permission dans le port de partance se dirigeront à Bari, où ils pourront recevoir le sauf-conduit de sortie.

« Aux navires munis de sauf-conduits il est permis de se présenter à la ligne de blocus Otrante-Aspiruga de jour. Ils s'arrêteront sur cette ligne à une distance qui ne dépassera pas 5 milles de la côte italienne pour être visités par les navires de guerre destinés à cela.

« Article III. — Pour la navigation des navires marchands de n'importe quel pavillon dans la mer Adriatique, dans les cas prévus par le précédent article II, on observera les règles établies par notre décret du 13 juin 1915 n° 899, outre les autres dispositions que les autorités maritimes croiront devoir imposer chaque fois, aux navires admis à l'entrée ou à la sortie de l'Adriatique.

« Article IV. — Les navires qui contreviennent les dispositions des articles précédents sont considérés comme

coupables de violation de blocus et peuvent être capturés et confisqués ainsi que leur charge selon les règles en vigueur.

« Article V. — Le présent décret entrera en vigueur le 6 juillet 1915. »

La France, par l'intermédiaire de son ambassadeur à Rome, reçut une notification de cet élargissement du blocus et la publia dans le *Journal Officiel* du 17 juillet 1915. La Grande-Bretagne fit de même dans la *London Gazette* du 23 juillet 1915.

Ce décret italien du 4 juillet 1915 était remarquable à plus d'un titre.

On doit d'abord observer qu'il n'étendait pas le blocus d'un territoire ennemi partiellement bloqué, car la côte d'Autriche-Hongrie toute entière était déjà comprise dans la déclaration du 26 mai, ni celui de l'Albanie, puisque la limite méridionale restait fixée à Aspriruga.

Son originalité consistait à faire entrer dans la zone interdite la mer Adriatique proprement dite, assimilant ainsi un espace maritime à un territoire, en lui donnant pour frontière la ligne fictive Otrante-Aspriruga. Ce genre de blocus n'avait, bien entendu, pas été prévu par la Déclaration de Londres. En effet le principe en lui-même était inacceptable, car une mer baignant en général les côtes de plusieurs Etats, il aurait abouti au résultat de soumettre au blocus non seulement des belligérants, mais encore des neutres, supprimant ainsi la liberté de la navigation maritime.

Comme la zone bloquée comprenait toute la partie de la mer Adriatique située au nord de la ligne Otrante-Aspriruga, on était en face de cette situation paradoxale de l'Italie bloquant ses propres côtes et celles de son allié le Monténégro. C'est ici plus spécialement que le caractère irrégulier de ce blocus apparaît, car quelles que soient les modifications susceptibles d'être apportées aux règles du

droit international en cette matière, le principe doit toujours demeurer que le blocus est une opération de guerre, c'est-à-dire un acte d'hostilité dirigé contre une Puissance ennemie et non pas contre soi-même. D'ailleurs, il semble difficile de considérer les sauf-conduits institués par l'Italie, pour permettre son propre ravitaillement et celui du Monténégro par des navires alliés ou neutres, comme de simples faveurs accordées à titre exceptionnel par le commandant de la force bloquante. En effet la Déclaration de Londres dans ses articles 6 et 7 ne prévoyait que deux sortes de navires susceptibles d'être autorisés à pénétrer dans un port bloqué : les bâtiments de guerre et les navires de commerce neutres en détresse, à condition de ne laisser, ni de prendre aucun chargement. Ces deux cas étaient tout à fait spéciaux et il était impossible de leur assimiler la pratique des sauf-conduits érigée en véritable système par l'Italie pour l'entrée et la sortie de ses ports prétendus bloqués.

En réalité, l'Italie avait déclaré l'Adriatique en état de blocus afin de contrôler plus efficacement toute la navigation commerciale passant par le canal d'Otrante, quelle que fût sa destination. Mais si cette mesure était valable pour les côtes d'Autriche-Hongrie et à la rigueur pour celles de l'Albanie dont la neutralité était douteuse, vis-à-vis des côtes italiennes et monténégrines on ne pouvait l'admettre, il n'était pas possible juridiquement de parler de blocus. C'est pourquoi assimiler l'entrée dans un port italien ou monténégrin d'un navire démuné de sauf-conduit à une violation de blocus, comme le faisait le décret du 4 juillet 1915 et comme le décida à plusieurs reprises la Commission italienne des Prises, c'était manifestement une pratique excessive.

Selon les principes du droit international, l'Italie pouvait parfaitement soumettre l'entrée des ports relevant de sa souveraineté à certaines conditions, telles que la déli-

vance d'un sauf-conduit par les autorités militaires, mais elle abusait de son droit en sanctionnant par la capture du navire, la non-observation de ces prescriptions.

*
* *

§ 3. — Effectivité du blocus

Il est évident que la marine italienne ayant en face d'elle une flotte austro-hongroise puissante, aurait été hors d'état de surveiller les nombreux ports et points d'abordage de la côte autrichienne, s'il lui avait fallu procéder de la manière employée par les Japonais contre Kiau-Tchéou.

Heureusement la configuration géographique des rives de l'Adriatique permet à celui qui possède le contrôle du canal d'Otrante, d'exercer sa surveillance sur toute la navigation venant de la Méditerranée. Il était donc inutile de placer en face des ports autrichiens, ou même dans leur voisinage, des forces navales chargées d'arrêter tout commerce maritime : quelques unités croisant dans le détroit d'Otrante bloquaient on ne peut plus effectivement toute la mer Adriatique.

Mais il ne faudrait pas croire que la tenue du blocus fut l'activité principale de la marine italienne pendant la guerre, ce fut même en réalité une tâche tout à fait secondaire. Les sous-marins allemands ayant fait leur apparition en Méditerranée au printemps de 1915, toute autre préoccupation s'effaça peu à peu devant ce danger. Barre leur sortie de Cattaro, leur base principale, ou du canal d'Otrante, par des obstructions fixes munies de filets était impossible à cause de la grande profondeur des eaux. On adopta alors un système de barrages mobiles qui se perfectionna progressivement. Il était organisé de la manière suivante : devant Cattaro, un ou plusieurs sous-marins à l'affût ; dans le canal d'Otrante une ligne de *drifters*,

chalutiers britanniques traînant des filets garnis de mines ; enfin échelonnées au Nord du canal des patrouilles composées uniquement de forces légères, car le commandement italien, instruit par les torpillages du *Jean Bart* et du *Léon Gambetta*, avait décidé de ne pas risquer les grands bâtiments (5).

Ce sont ces patrouilles de torpilleurs et de chalutiers armés qui, tout en exécutant leur mission principale de lutte antisous-marine, se chargèrent accessoirement d'assurer la croisière de blocus, tâche d'ailleurs facile étant donnée la faible largeur du canal d'Otrante.

La chasse aux sous-marins nécessitant une activité incessante, de nombreuses unités furent réunies, et un système de relais mis sur pied, de telle sorte que la surveillance ne se relâchait jamais. Le blocus profita ainsi indirectement de cette organisation et durant tout le cours de la guerre son effectivité augmenta, au fur et à mesure que s'améliorèrent les moyens mis en œuvre contre les sous-marins.

§ 4. — Levée du Blocus (6)

L'article 4 des clauses navales de la convention d'armistice conclue le 3 novembre 1918 avec l'Autriche-Hongrie, ne levait pas le blocus établi les 26-30 mai et 4 juillet 1915. Il comportait seulement « la liberté de navigation de tous les bâtiments de guerre et de commerce des Puissances alliées ou associées dans l'Adriatique ».

Le 24 février 1919, le Comité interallié du blocus (7),

(5) Thomazi : La guerre navale dans l'Adriatique.

(6) Archives de la Section Historique.

(7) Le Comité interallié du blocus fut créé le 10 août 1917 sur l'instigation des Etats-Unis. Il ne comprenait que quatre membres représentant la France, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et l'Italie. Son rôle consistait à diriger et à coordonner les efforts des Alliés dans la guerre économique contre les Empires centraux.

estimant que la situation n'avait plus de raison de se prolonger et que le ravitaillement de l'Autriche-Hongrie devenait une nécessité, vota une résolution proposant la levée du blocus à partir du 1^{er} mars.

Cette décision ne fut suivie d'aucun effet, le décret italien relatif à la levée du blocus n'ayant pas paru. C'est pourquoi la question fut portée devant le Conseil Supérieur de guerre des Alliés dans sa réunion du 8 mars, tenue au Quai d'Orsay. Il résulte du procès-verbal de cette séance et des réserves faites par un délégué italien, M. Sonnino, que l'Italie considérait que la levée du blocus proposée par le Comité interallié du blocus et approuvée par le Conseil Supérieur de guerre visait simplement le blocus commercial, en laissant subsister entièrement le blocus maritime.

D'après la théorie de l'Italie, la situation était alors la suivante : les relations commerciales étaient reprises avec tous les ports de l'Adriatique sans exception, ce qui signifiait que les Gouvernements Alliés et associés ne mettaient aucun obstacle à l'envoi de marchandises dans ces ports. Mais tant que les décrets des 26-30 mai et 4 juillet 1915 instituant le blocus maritime de l'Adriatique ne seraient pas rapportés, il n'existerait pas une sécurité absolue pour les navires de commerce appartenant à des Puissances autres que les Puissances alliées et associées. L'Amirauté italienne entendait en effet se réserver le droit d'appliquer les rigueur du blocus aux navires de cette catégorie et d'exercer au profit de l'Italie un contrôle exclusif sur l'Adriatique.

Cette prétention était contraire au droit des gens. *La distinction du blocus commercial et du blocus maritime n'avait aucune signification.* D'après les règles universellement admises du droit international il n'existe qu'une seule sorte de blocus, tenu par des forces navales et qui, pour être valable, doit être impartial, c'est-à-dire appliqué indistinctement à tous les pavillons. Le blocus de l'Adriatique devait donc être maintenu pour tous, ou levé pour

tous, et dans ce dernier cas il fallait expressément rapporter les décrets de 1915.

Il faut d'ailleurs remarquer qu'il n'était nullement besoin de maintenir le blocus pour exercer un contrôle de la navigation. L'armistice laissant subsister l'état de guerre, jusqu'à la conclusion de la paix, le droit de visite pouvait être légitimement pratiqué à l'égard de tous les bâtiments de commerce dans l'Adriatique.

La situation ne pouvait pas durer.

Le Comité des amiraux des Marines alliées (France, Angleterre, Etats-Unis, Italie), après investigations, décida le 31 mars, par trois voix sur quatre, — le délégué italien s'état abstenu — qu'il y avait intérêt à lever immédiatement le blocus.

Le 25 mars, le vice-amiral de Bon, Chef d'Etat-Major Général de la marine, insista auprès du Ministre des Affaires étrangères sur la nécessité de faire trancher d'urgence cette question, car la levée du blocus permettrait de procéder à une répartition nouvelle des Forces Navales, à laquelle il attachait la plus grande importance, et de retrouver en Adriatique la liberté de navigation qu'aucune raison ne commandait d'entraver plus longtemps.

Enfin le 29 mars, sur les ordres de l'Amiral Thaon di Revel, chef d'Etat-Major général de la marine italienne, *le vice-amiral Cusani Visconti*, Commandant en chef de la flotte italienne, *leva officiellement les blocus de l'Adriatique, de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie, à dater du 30 mars 1919 à 0 heure.*

En même temps un décret du Lieutenant général du Royaume rappela que les dispositions générales résultant de l'état de guerre, relatives au droit de visite, aux transferts de pavillons de navires marchands appartenant à des Etats ennemis, et à la contrebande de guerre, resteraient en vigueur jusqu'à la conclusion de la paix.

L'Amirauté italienne remit une notification de la levée

de blocus à notre attaché naval à Rome et il semble bien que la seule publicité faite en France à cette mesure fut la note suivante parue au *Journal Officiel* du 14 avril 1919 :

« Relations commerciales avec les ports de l'Adriatique.

« D'accord avec les Gouvernements associés, le Gouvernement français a décidé que dorénavant les relations commerciales s'effectueraient librement avec tous les ports de l'Adriatique.

« Il est toutefois rappelé aux exportateurs que les marchandises expédiées sur ces ports ne peuvent pas être réexportées sur des pays avec lesquels les relations commerciales ne sont pas reprises: toutes réexportations frauduleuses exposeront les auteurs responsables à des poursuites judiciaires. »

CHAPITRE VI

LE BLOCUS DE L'ASIE MINEURE (partie Nord) (1)

Au mois de mai 1915, en Méditerranée orientale, l'activité navale était concentrée dans l'expédition des Dardanelles pour laquelle une escadre franco-anglaise avait été constituée en février, et placée sous le commandement du vice-amiral anglais de Robeck le 17 mars.

Après l'échec du forçement des détroits par la flotte seule le 18 mars 1915, on adopta le principe d'une attaque combinée par terre et par mer. A la fin d'avril les premières divisions alliées étaient débarquées sur la presqu'île de Gallipoli et pendant tout le mois de mai livraient de violents combats aux troupes turques, sans grand résultat.

C'est alors à cette époque que les sous-marins allemands firent leur apparition en mer Egée. Leur présence était un danger d'autant plus redoutable pour l'escadre des Dardanelles et les transports chargés de ravitailler l'expédition que le premier arrivé, l'U-21, torpilla et coula les cuirassés anglais *Triumph* le 25 mais et *Majestic* le 27. Contre ce nouvel adversaire l'Amiral de Robeck dut détacher des torpilleurs et des chalutiers de son escadre, pour faire des perquisitions, depuis les Dardanelles jusqu'à Smyrne, sur les côtes et les îles d'Asie Mineure où la multitude des baies, golfes et criques offraient aux sous-marins de grandes facilités pour organiser des bases de ravitaillement.

(1) Corbett : Naval Operations, T. III, p. 37, 79 et suivantes

Plus au sud, la même tâche fut confiée à une patrouille française qui tint constamment la croisière entre le parallèle de Smyrne et Rhodes, limite de la zone attribuée à l'escadre de Syrie.

Le port suspect de Boudroum fut bombardé le 28 mai par la *Bacchante* et le *Kenett* qui détruisirent tout le matériel flottant et les casernes.

De simples opérations de police de ce genre étaient cependant jugées insuffisantes, mais on ne pouvait faire davantage, dans les îles qui n'appartenaient pas aux Turcs. Par contre, sur la terre ferme il en était autrement et sur l'instigation de l'Amiral de Robeck, pour empêcher l'établissement des bases de sous-marins et interdire le cabotage, on décida d'organiser le blocus de la côte depuis les Dardanelles jusqu'à Samos.

*
* *

§ 1. — Déclaration du Blocus

Le 30 mai 1915, l'Amiral de Robeck demandait à Londres qu'une déclaration fût immédiatement publiée du blocus de l'Asie Mineure *entre le détroit des Dardanelles et l'île de Samos*, y compris ces deux points, devant commencer le 2 juin à midi, avec autorisation de sortir pour les navires neutres jusqu'au 5 juin.

L'Amirauté répondit le 1^{er} juin qu'elle déclarait le jour même le blocus de la côte, mais non des îles, car certaines étant grecques, cela aurait pu donner lieu à des difficultés internationales.

Cette déclaration de blocus, en date du 1^{er} juin 1915, parut dans la *London Gazette* du 5 juin 1915 dans les termes suivants :

« Le Gouvernement de Sa Majesté a décidé de déclarer le blocus de la côte d'Asie Mineure, à partir du 2 juin à midi.

« L'étendue du blocus ira de 37° 35' à 40° 5' de latitude Nord et comprendra l'entrée des Dardanelles.

« *Les navires neutres auront soixante-douze heures pour s'éloigner à partir du commencement du blocus.* »

Le Gouvernement britannique ayant notifié le blocus au Gouvernement français, celui-ci y adhéra dans une déclaration insérée au *Journal Officiel* du 6 juin 1915, qui reproduisait la déclaration anglaise en ajoutant :

« Le Gouvernement de la République notifie par la présente que ledit blocus est également maintenu par les forces navales françaises. »

*
* *

§ 2. — Effectivité du blocus

Comme précédemment la côte resta divisée en deux secteurs. Le premier secteur, de Smyrne à Samos, était surveillé par une croisière française composée de trois contre-torpilleurs et deux dragueurs patrouillant en permanence et de quatre croiseurs qui avaient en plus la mission de surveiller les îles du Dodécanèse. La base était Port-Iéro dans le sud-est de Mitylène, île grecque dont la population s'était montrée sympathisante.

Les Anglais étaient chargés du deuxième secteur, de Smyrne aux Dardanelles, avec également pour base Port-Iéro où stationnait le commandant supérieur, soit sur un cuirassé, soit sur un croiseur. La patrouille se composait normalement de deux destroyers, d'un vapeur spécial, abordeur, et de deux chalutiers.

Donc, des deux côtés, seules les petites unités et les croiseurs prenaient la mer pour assurer le blocus ; les grands bâtiments de l'escadre des Dardanelles restaient au mouillage derrière les filets de Moudros et Képhalo.

D'ailleurs, comme en Adriatique, les opérations de blocus proprement dites, avaient une importance secon-

daire, l'objectif principal restait la lutte anti-sous-marine et lorsque quelques mois après le commencement du blocus une centaine de chalutiers britanniques et une vingtaine de français rallièrent la Mer Egée, leur tâche de beaucoup la plus absorbante fut la chasse aux sous-marins et la protection des convois.

En janvier 1916, les Alliés évacuaient la presqu'île de Gallipoli et tout projet d'attaque contre les Dardanelles étant définitivement abandonné, Salonique devint la base principale de l'ancienne escadre française des Dardanelles.

Quant à l'escadre anglaise de l'Amiral de Robeck, elle fut progressivement réduite : deux cuirassés seulement restèrent détachés pour barrer les détroits et empêcher les croiseurs allemands *Gœben* et *Breslau*, réfugiés à Constantinople depuis le début de la guerre, de pénétrer en Mer Egée.

Dès lors, pendant les années 1916, 1917 et 1918, la lutte contre les sous-marins demeura l'objectif principal en Méditerranée orientale, et l'importance des moyens mis en œuvre dans ce but contribua indirectement à maintenir l'effectivité du blocus de l'Asie-Mineure.

*
* *

§ 3. — Levée du blocus

La levée du blocus de l'Asie-Mineure, des Dardanelles à Samos, ayant été déclarée en même temps que celle du blocus de la Syrie, sera étudiée avec elle.

CHAPITRE VII

LE BLOCUS DE LA BULGARIE (1)

Le 13 octobre 1915, la Grande-Bretagne rompait ses relations diplomatiques avec la Bulgarie.

Bien que l'Angleterre n'ait déclaré la guerre à la Bulgarie que le 15 octobre, dès le 14, l'Amirauté donnait l'ordre à l'Amiral de Robeck, Commandant en chef de l'escadre alliée des Dardanelles, de déclarer immédiatement le blocus de la côte bulgare de la Mer Egée, en accordant trois jours de grâce aux navires neutres.

La déclaration officielle de ce blocus, ayant été effectivement faite le 15 octobre par l'amiral de Robeck, fut publiée dans la London Gazette du 19 octobre 1915, sous la forme suivante :

« Le vice-amiral commandant l'escadre des flottes alliées de la Méditerranée orientale a déclaré un blocus de la côte de Bulgarie dans la Mer Egée, commençant à six heures du matin le 16 courant. *Quarante-huit heures de grâce* à partir du commencement du blocus ont été assignées pour le départ des vaisseaux neutres de la zone bloquée. »

En accord avec la mesure ordonnée par l'Amirauté, le Chef d'Etat-Major général de la Marine française, de son côté, envoya l'ordre le 15 octobre à l'amiral commandant

(1) Corbett : *Naval operations*, T. IV, p. 128 et suivantes.

l'escadre française des Dardanelles à Salonique, de déclarer le blocus des côtes de Bulgarie, bien que l'état de guerre entre la France et cette Puissance n'existât qu'à partir du 16 octobre.

Ce fut d'ailleurs le Commandant en chef de l'Armée navale française en Méditerranée qui fit la déclaration de blocus, ainsi reproduite au *Journal Officiel* du 18 octobre 1915 :

« A la date du 16 octobre 1915, le commandant en chef de l'armée navale française en Méditerranée, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le gouvernement de la République, a déclaré en état de blocus les côtes de la Bulgarie sur la mer Egée depuis la frontière grecque jusqu'à la frontière turque.

« Le blocus est déclaré effectif à dater du 16 octobre, six heures du matin.

« Les navires amis ou neutres pourront jusqu'au 18 octobre 1915, six heures, quitter les points bloqués.

« L'ordre a été donné, en même temps aux commandants des forces navales effectuant le blocus de procéder immédiatement aux notifications aux autorités locales. »

*
* *

Le blocus de la Bulgarie fut tenu dans des conditions sensiblement analogues à celui de l'Asie-Mineure.

Pendant les trois derniers mois de 1915, la force bloquante se composait de torpilleurs et de dragueurs détachés de l'escadre alliée des Dardanelles.

A partir de 1916, après l'échec de la campagne des Dardanelles, ce fut l'escadre française stationnée à Salonique qui se chargea du blocus. D'ailleurs, ici encore, la tâche principale demeura la chasse aux sous-marins et ce n'est qu'accessoirement que les torpilleurs et les chalutiers

chargés de cette mission, assurèrent par leurs patrouilles intensives l'effectivité du blocus.

*
* *

La levée du blocus de la Bulgarie ayant été déclarée en même temps que celle du blocus de la Syrie, sera étudiée avec elle.

CHAPITRE VIII

LE BLOCUS DE LA MACEDOINE (1)

La Macédoine, territoire grec, et par conséquent neutre à cette époque, avait été envahie en septembre 1916 par les troupes bulgares qui occupèrent en particulier le port de Cavalla.

Devant cette situation et devant l'attitude de la Grèce qui ne protesta même pas contre cette violation de sa neutralité, les Alliés décidèrent de bloquer la Macédoine, comme les y autorisait d'ailleurs l'article premier de la Déclaration de Londres prévoyant le blocus des ports et des côtes de l'ennemi, « *ou occupés par lui* ».

Le 16 septembre, le vice-amiral anglais Thursby déclarait le blocus au nom de son gouvernement. Le même jour, le vice-amiral Dartige du Fournet, Commandant en chef l'Armée navale française, fit pour la France la déclaration de blocus qui parut au *Journal Officiel* du 20 septembre 1916, dans les termes suivants :

« *A la date du 16 septembre 1916, le commandant en chef de l'armée navale en Méditerranée, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le gouvernement de la République, a, vu l'état de guerre avec la Bulgarie et l'occupation de Cavalla par les forces armées bulgares, déclaré en état de blocus la côte de Macédoine depuis l'em-*

(1) Archives de la Section Historique de l'E.M.G. de la Marine française.

bouchure de la Strouma (40°46' latitude Nord, 23°53' longitude Est Greenwich) jusqu'à la frontière gréco-bulgare (40°51' latitude Nord, 24°50' longitude Est, Greenwich).

« Le blocus est déclaré effectif à dater du 16 septembre 1916.

« *Les navires neutres pourront, jusqu'au 21 septembre 1916, à huit heures du matin (heure de l'Europe orientale), quitter les lieux bloqués.*

« Notification de ladite déclaration a été adressée aux autorités locales. »

Suivant un rapport de l'amiral Dartige du Fournet au ministre de la Marine, en date du 17 septembre 1916, la déclaration du blocus fut communiquée, par l'intermédiaire du ministre de France à Athènes, au Gouvernement grec, en priant celui-ci d'en informer le Gouvernement bulgare et un bâtiment avec un parlementaire alla notifier le blocus aux autorités bulgares de Cavalla.

*
**

Quant à l'effectivité de ce blocus, la Macédoine étant limitrophe de la Bulgarie, les forces navales chargées de tenir le blocus de la côte bulgare virent leur rayon d'action étendu de façon à englober la côte de Macédoine.

*
**

La levée du blocus de la Macédoine ayant été déclarée en même temps que celle du blocus de la Syrie, sera étudiée avec elle.

CHAPITRE IX

LE BLOCUS DE LA SYRIE ET DE L'ASIE-MINEURE PARTIE SUD

Le 1^{er} novembre 1914, la Turquie étant entrée en guerre aux côtés des Empires centraux, toute l'Asie méditerranéenne, des Dardanelles à la frontière égyptienne, devenait territoire ennemi.

Devant les côtes de Syrie, les Alliés étaient maîtres de la mer, mais cette maîtrise devait s'affirmer pour troubler les opérations entreprises contre le Canal de Suez, et empêcher le ravitaillement des troupes turques par les innombrables goélettes qui sillonnaient tout le littoral.

Après un mois de discussions franco-anglaises à Londres, l'accord se fit le 5 février 1915 : la France allait commander à la mer dans le Levant. Le Ministre de la Marine créa aussitôt la 3^e escadre, confiée au vice-amiral Dartige du Fournet et dans la Méditerranée orientale, tous les navires français, anglais ou russes, devaient se ranger sous son pavillon. Cette nouvelle force navale allait couvrir le Canal de Suez et surveiller la côte.

Le nombre des bâtiments composant la 3^e escadre varia d'une façon incessante en nombre et en qualité. On le réduisait chaque fois que les Dardanelles réclamaient du secours. On l'augmentait à l'arrivée de chaque renseignement, fondé ou non, indiquant une avance turque vers l'Egypte, car les navires devaient s'emboîser dans le Canal en cas d'attaque. Sur la côte syrienne on trouvait tantôt deux, tantôt six ou sept cuirassés ou croiseurs-cuirassés.

mais pas un seul torpilleur ou chalutier, car l'Armée navale était si pauvre en navires légers qu'il lui était impossible d'en céder (1).

Le premier objectif que se proposa le chef de l'escadre fut la répression rigoureuse de la navigation ennemie et de la contrebande de guerre. Dans ce but, il répartit la croisière de ses bâtiments en trois secteurs : de Mersina à l'île Ruad, de l'île Ruad à Sour, et de Sour à l'Égypte. Le résultat de cette surveillance jusqu'à la fin d'août 1915, fut la capture ou la destruction de 2 vapeurs, d'un brick, de 65 goëlettes et de 27 voiliers ennemis.

D'autre part, l'escadre se livra à des opérations contre la côte proprement dite en bombardant les ouvrages d'art, les tranchées du littoral, les dépôts de pétrole et les usines allemandes qui fabriquaient du matériel de guerre

SECTION I. — *Déclaration de Blocus* (2)

En août 1915, le vice-amiral de Lapeyrère, Commandant en Chef l'Armée navale, en tournée d'inspection dans la Méditerranée orientale, arriva à Port-Saïd où il s'entretint, avec l'Amiral Dartige du Fournet, de la situation dans le Levant.

A la suite, dans son rapport au Ministre, en date du 15 août, il proposa de bloquer les côtes de Syrie et d'Asie Mineure en exposant les raisons qui commandaient cette mesure.

Il avait été frappé, au cours de sa visite, de la manière par trop modérée avec laquelle nous exerçons notre action contre les Turcs, et de la tolérance, à ses yeux excessive, dont nous faisons preuve en laissant en état, dans tous les

(1) Thomazi : La Guerre Navale dans la Méditerranée, p. 88.

(2) Archives de la Section Historique de l'E.M.G. de la Marine Française.

ports, un grand nombre de petits bâtiments qui permettaient, en l'absence de nos croiseurs, d'effectuer les transports de vivres indispensables à l'entretien des troupes et à la vie des populations du littoral. Or il n'était pas douteux que l'un des moyen de pression les plus énergiques contre les Turcs, dans ces régions sans ressources suffisantes et mal pourvues de voies de communications, résidait dans la suppression des approvisionnements par voie de mer.

Cette suppression pouvait être obtenue, et d'une manière presque complète, tant par un renforcement de l'action de nos navires que par la déclaration du blocus de toute la côte comprise entre Samos et l'Egypte.

« La mise en état de blocus de ces régions, écrivait-il, aurait pour conséquence de supprimer très rapidement tout le commerce illicite qui se fait encore sous pavillon neutre et contre lequel les visites de nos croiseurs restent impuissantes et d'arrêter définitivement tout le petit trafic local. »

La proposition aurait eu aussi pour effet de compléter les mesures prises par les autorités anglaises, des Dardanelles à Samos, où un blocus était effectif depuis le 2 juin. Si l'amiral de Lapeyrère n'avait pas pris lui-même une décision analogue, c'est qu'une entente préalable avec l'Angleterre était nécessaire, car le littoral de Rhodes à Samos, que l'on voulait comprendre dans le blocus projeté, relevait de la zone d'Asie Mineure placée sous le commandement britannique.

Dès le 21 août, après accord avec l'Amirauté, le Ministre de la Marine télégraphiait au Commandant en chef qu'il approuvait sa proposition et le laissait libre de faire la déclaration au moment où il le jugerait opportun.

Le lendemain, 22 août, le vice-amiral de Lapeyrère déclarait officiellement le blocus de la Syrie et de la partie sud de l'Asie Mineure, dont la notification suivante parut au *Journal officiel* du 27 août 1915 :

« A la date du 22 août 1915, le commandant en chef

de l'Armée navale en Méditerranée, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le Gouvernement de la République, a déclaré en état de blocus les côtes d'Asie Mineure et de Syrie, depuis l'île de Samos jusqu'à la frontière égyptienne, soit entre les points suivants : latitude 37° 8', longitude 27° 2' Est (Greenwich) et latitude 31° 20' longitude 34° 13' Est (Greenwich).

« Le blocus est déclaré effectif à dater du 25 août 1915 à onze heures.

« Les navires neutres pourront jusqu'au 28 août 1915. douze heures, quitter les points bloqués.

« L'ordre a été donné, en même temps, aux commandants des forces navales effectuant le blocus de procéder immédiatement aux notifications aux autorités locales. »

En Syrie, *La Foudre* quitta Port-Saïd le 23 août pour porter une notification réglementaire :

- 1° Au Caïmacan de Jaffa,
- 2° Au Caïmacan d'Alexandrette,
- 3° Au Vali de Beyrouth,
- 4° Au Caïmacan de Djounie,
- 5° Au Caïmacan de Mersina.

Une ampliation du même document fut adressée en même temps aux agents diplomatiques américains résidant dans ces différentes villes.

Toutes ces notifications furent remises par un parlementaire avant le 25 août midi et reçu en fut délivré.

Le croiseur *Amiral Charner*, de son côté, apporta un document semblable, le 26 au matin, au Caïmacan et au consul américain d'Adalia.

SECTION II. — *Effectivité du Blocus*

§ 1. — La 3^e Escadre

La côte bloquée fut divisée en deux zones de surveillance. La première s'étendait de la frontière égyptienne

au cap Khélidonia et était attribuée à la 3^e escadre. La deuxième allait du cap Kélidonia, situé à peu près au milieu de la côte sud d'Asie Mineure, jusqu'à Samos et était gardée par des chalutiers dépendant de l'escadre des Dardanelles (3).

Le vice-amiral Dartige du Fournet, commandant la 3^e escadre, disposait alors de sept grands croiseurs pour tenir le blocus des 650 milles de côtes qui lui étaient confiées. Il partagea sa zone en quatre secteurs, savoir :

1^{er} secteur : du cap Khélidonia au cap Lissan el Kabbeh,

2^e secteur : du cap Lissan el Kabbeh à Lattakieh,

3^e secteur : de Lattakieh à Tripoli,

4^e secteur : de Tripoli à El Arish (frontière égyptienne).

Les trois bâtiments à grand rayon d'action : *Desaix*, *Guichen* et *Foudre* furent chargés des deux premiers secteurs. Le *Jauréguiberry*, l'*Amiral Charner*, le *D'Estrées*, plus tenus par la faiblesse de leur approvisionnement en eau, gardaient le troisième et le quatrième secteur, c'est-à-dire la côte de Syrie proprement dite.

Le cycle du ravitaillement avait été réglé de façon à ce qu'il y eut toujours en principe un bâtiment par secteur.

La *Jeanne d'Arc* n'avait pas été englobée dans ce système, car il était nécessaire de conserver au navire amiral une indépendance de mouvements lui permettant de se transporter immédiatement là où sa présence était désirable et de pouvoir parcourir tous les secteurs.

L'utilisation de ces grands bâtiments pour une pareille tâche n'était pas sans danger. Aucun sous-marin n'avait encore paru à cette date, dans la zone de la 3^e escadre, mais il y avait déjà eu des torpillages aux Dardanelles et on de-

(3) Archives de la Section Historique.

vait s'attendre à ce que la guerre sous-marine s'étendît bientôt à cette région (4).

Pour rendre le blocus effectif sans courir trop de risques, il aurait fallu des navires légers, torpilleurs ou chalutiers, qui auraient pu patrouiller sans encombre par suite de l'absence complète de forces navales turques ou allemandes dans les ports de Syrie et d'Asie Mineure. Il aurait été nécessaire également d'avoir des bases moins éloignées que Port-Saïd.

Le 12 septembre 1915, l'amiral Dartige du Fournet était nommé commandant de l'escadre française des Dardanelles, puis commandant en chef de l'Armée navale, le 10 octobre. La 3^e escadre resta alors sous les ordres du contre-amiral Darrieus jusqu'au 8 novembre, date où le vice-amiral Moreau en prit la tête.

Le blocus continuait : il était du reste devenu facile, car le trafic maritime était à peu près nul. Les bâtiments n'avaient guère à canonner, de temps à autre, que des caravanes ou des convois militaires cheminant le long du rivage. Mais la menace des sous-marins se précisait : à la fin de septembre on en signalait un sur la côte de Crète. Les navires avaient alors reçu l'ordre de ne pas marcher à moins de dix nœuds pendant le jour ; puis ce minimum fut porté à douze. De plus, les unités en croisière suivaient continuellement des routes sinueuses, en évitant de passer deux jours de suite aux mêmes endroits. La durée de chaque croisière, limitée par la capacité des soutes, en était raccourcie et on fut alors obligé de modifier les dispositions prises pour la surveillance : la côte de Syrie fut divisée en deux zones seulement, que les croiseurs parcoururent isolément, en procédant par raids, de manière à visiter tous les deux jours environ les points les plus importants.

Au mois de janvier 1916, la 3^e escadre comprenait

(4) Thomazi, *op. cit.*, p. 90 et suivantes.

six croiseurs-cuirassés, le garde-côte *Requin* et six chalutiers que le commandant en chef venait enfin de lui envoyer.

Les craintes éprouvées au sujet des grands bâtiments, à la suite de l'apparition des sous-marins en Méditerranée orientale, ne devaient pas tarder à se réaliser : le 8 février 1916, le croiseur *Amiral Charner* était torpillé au sud de Ruad pendant qu'il effectuait sa croisière. A la suite de ce torpillage, l'amiral Moreau donna l'ordre aux croiseurs-cuirassés de ne plus se rendre en Syrie que pour des opérations déterminées et de courte durée. Il en résulta un relâchement de la surveillance, grâce auquel la navigation clandestine reprit quelque peu le long de la côte.

Mais dans les jours qui suivirent, quatre contre-torpilleurs vinrent renforcer la 3^e escadre et avec les chalutiers assurèrent l'effectivité du blocus tout en recherchant activement les sous-marins.

*
* *

§ 2. — La Division navale de Syrie

En avril 1916, devant le danger croissant créé par la présence des sous-marins, la 3^e escadre fut réduite au rang de simple division navale : tous les croiseurs partirent et furent remplacés par cinq contre-torpilleurs et cinq nouveaux patrouilleurs. Commandée en 1916 par le contre-amiral de Spitz et à partir du 4 mars 1917 par le contre-amiral Varney, la division conserva encore pendant quelque temps un grand bâtiment, le garde-côtes *Requin*, pour bombarder le littoral.

La zone affectée à la division fut également modifiée. Elle s'étendit désormais jusqu'à la mer Egée, au cap Aloupa, englobant ainsi l'île de Rhodes, les baies de Marmari, de Makry et de Kalamaki.

Le blocus fut tenu d'une façon aussi complète que le permettaient les médiocres qualités nautiques des patrouil-

leurs de la division, dont la plupart étaient inaptes aux longues croisières, Heureusement, au mois d'octbre 1916, le Commandant en chef les remplaça par une escadrille de grands chalutiers grâce auxquels la surveillance devint plus efficace. Quant aux contre-torpilleurs affectés à la division, ils étaient en fait entièrement absorbés par l'escorte des navires marchands entre Port-Saïd et Malte (5)

De nombreuses goélettes furent cependant capturées ou obligées de se jeter à la côte où on les détruisait à coups de canon. Souvent elles faisaient explosion, ce qui montrait qu'elles transportaient des munitions, soit à El Arish. soit vers la Tripolitaine où les Turcs s'efforçaient d'envoyer des hommes et des armes pour inciter certaines tribus à se soulever contre les Italiens.

Au début de l'été 1917 les moyens dont disposait la division de Syrie pour assurer le blocus étaient devenus tout à fait insuffisants : ils se réduisaient à la 7^e escadrille de patrouille composée de sept chalutiers, du remorqueur armé *Laborieux* et du petit torpilleur 250. Chiffres d'ailleurs théoriques, car il y avait toujours des unités en réparation. Il fallait aussi charbonner et parfois laisser reposer les hommes et le matériel. En réalité, dans les meilleures périodes, il y avait six bâtiments pour bloquer les 1.200 milles de côtes compris entre Rhodes et Jaffa où s'appuyait l'aile gauche du front allié de Palestine, alors que la navigation côtière était plus intense que jamais, que les sous-marins se montraient très actifs et que l'ennemi multipliait sur la côte les batteries, les champs de mines et les centres d'aviation.

A plusieurs reprises, l'amiral Varney réclama qu'on doublera le nombre de ses chalutiers ; mais on en avait trop besoin en d'autres lieux contre les sous-marins pour pouvoir augmenter la patrouille aux abords de la Syrie où les navires marchands étaient rares. *C'est pourquoi, il semble*

(5) Thomazi, *op. cit.*, p. 116 et suivantes.

bien qu'à partir de juillet-août 1917 le blocus qu'était censée tenir la division navale de Syrie devint illusoire. Les traversées clandestines se faisaient sans cesse plus nombreuses : goélettes et barques turques naviguaient pendant la nuit en serrant la côte, prêtes à se réfugier dans les criques dès qu'un navire français était signalé. L'ennemi était, de plus, parfaitement renseigné, connaissant la composition de l'escadrille des chalutiers, sa faiblesse et le rythme de ses croisières.

En septembre 1918, le front de Palestine était enfoncé par l'armée du Général Allenby et les troupes ottomanes battaient en retraite en abandonnant la Syrie. Le contre-amiral Varney prit alors ses dispositions pour se présenter devant les ports de Syrie dès que les premiers détachements britanniques les atteindraient. Les navires de la division entrèrent ainsi à Beyrouth le 6 octobre, à Tripoli le 12, à Lattakieh le 13.

Le 31 octobre, l'armistice était signé avec la Turquie.

*
* *

SECTION III. — *La levée partielle du Blocus* (6)

A la fin d'octobre 1918 toute la Syrie était occupée par les troupes alliées et la question de la levée du blocus devait alors se poser.

Dès le 26 octobre, le Ministre des Affaires étrangères signalait au Haut Commissaire français en Syrie l'intérêt d'assurer promptement la reprise des relations commerciales et l'invitait à étudier avec le général Allenby et l'amiral Varney les modalités possibles pour la réalisation de cette mesure.

Le 11 novembre, le Ministre de la Marine demandait

(6) Travaux du Service Historique de l'E. M. G. de la Marine : Les opérations navales en Syrie, par le Lieutenant de vaisseau Guichard.

à l'amiral Varney si des navires de commerce avaient été autorisés à franchir le blocus et si le cabotage local avait repris. L'amiral répondit qu'aucun navire, en dehors des bâtiments de guerre et de leurs ravitailleurs, n'entrait dans les ports de Syrie. Seules, cependant, quelques petites goélettes de Ruad, aux ordres des autorités françaises et battant notre pavillon, naviguaient sur la côte bloquée.

La levée du blocus était instamment demandée par les autorités militaires britanniques, par le Haut Commissaire français et par les populations syriennes.

Le 20 novembre, le général Allenby déclarait à M. Picot, notre Haut Commissaire en Palestine, qu'il considérait, quant à lui, que le blocus avait cessé d'exister pour toute la partie des côtes occupées par ses troupes. En conséquence il notifiait que l'administration militaire était prête à autoriser toute compagnie de navigation française ou étrangère à desservir les ports de Syrie. Le général Allenby n'était, d'ailleurs, pas compétent pour agir de la sorte ; seul l'amiral Gauchet, commandant en chef des forces navales en Méditerranée, était l'autorité qualifiée pour lever le blocus.

Le Haut Commissaire français en Syrie, de son côté, avait à plusieurs reprises demandé l'ouverture au commerce du port de Beyrouth et la levée partielle du blocus depuis la frontière d'Egypte jusqu'au nord de Lattakieh.

Enfin les populations syriennes, par l'entremise de leurs notables, réclamaient la suppression du blocus, et il était d'autant plus important de se hâter que nos adversaires ne se faisaient pas faute de prétendre que ce retard était dû à notre seul fait et cette interprétation produisait une impression déplorable.

Le Ministre de la Marine se rendait parfaitement compte de la nécessité impérieuse pour la Syrie de reprendre ses relations commerciales normales. Mais de crainte que la levée du blocus ne profita uniquement aux pavillons étrangers, d'accord avec le Ministre des Affaires étrangè-

res, il différerait cette mesure jusqu'au moment où des compagnies françaises de navigation seraient en mesure d'établir un service commercial direct avec Beyrouth. Il y avait en effet un intérêt évident à ce que le commerce des nouvelles régions, où l'influence française devait être prépondérante, fût dès la première heure en présence de navires battant pavillon français.

Aussi, le 24 novembre, le Ministre des Affaires étrangères demandait au Ministre du Commerce et des Transports maritimes d'étudier l'établissement d'un service régulier avec Beyrouth. Le Ministre du Commerce répondait le 2 décembre que, dès l'entrée des troupes alliées à Beyrouth, le Commissaire aux Transports maritimes avait arrêté les mesures propres à assurer le ravitaillement par mer des troupes et des protégés français. De plus, à la faveur de l'arrêt de la guerre sous-marine, des dispositions avaient été prises en vue de la régularisation des départs de cette ligne. Malheureusement, les mesures d'occupation militaire alors exécutées en Orient et nos disponibilités en tonnage n'avaient pas encore permis la mise à exécution de ces projets.

Finalement le Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande fit savoir, le 18 décembre, que l'établissement d'un service régulier de navigation, sous pavillon français, avec Beyrouth, n'était pas actuellement possible, mais que, par contre, certains navires affectés à des transports militaires pourraient, à titre accessoire, compléter leur chargement avec des marchandises que les commerçants français avaient à expédier en Syrie.

Cependant, le Comité interallié du blocus s'était réuni le 17 décembre à Londres, au Foreign Office. Ayant examiné la situation dans le Levant, il avait pris les résolutions suivantes :

1° Le commerce pourra être repris librement à dater

du 1^{er} janvier 1919 avec la Syrie, la Palestine et la Mésopotamie.

2° Une proclamation sera immédiatement publiée en Grande-Bretagne à cet effet, et les pays associés, Etats-Unis, France, Italie, sont invités à publier des décrets dans le même sens.

Dans ces conditions, et bien que nos relations maritimes avec la Syrie fussent assurées d'une façon précaire, il apparut au Ministre de la Marine qu'il était impossible de différer plus longtemps la levée du blocus. Aussi, après avoir averti le Ministre des Affaires étrangères, il envoya le 20 décembre au vice-amiral Gauchet, commandant en chef en Méditerranée, l'ordre de lever le blocus, en adoptant les limites indiquées dans la déclaration du 22 août 1915, de l'île de Samos à la frontière égyptienne.

Par cette mesure, c'était donc, non seulement le blocus de la Syrie, mais encore celui de l'Asie Mineure jusqu'à Samos, qui allaient disparaître, alors que les intentions primitives de la Marine et des Affaires étrangères n'envisageaient pour le moment qu'une levée partielle du blocus, de la frontière égyptienne jusqu'à un point situé au nord de Lattakieh.

Mais le 21 décembre le Ministre du Blocus et des Régions Libérées fit connaître au Ministre des Affaires étrangères son opposition absolue aux mesures proposées par le Comité interallié du blocus. Il affirmait qu'il n'appartenait pas à cet organisme de se prononcer sur les reprises de commerce, c'était là une question qui regardait exclusivement les Gouvernements. Du reste, comme il n'y avait jamais eu d'interdiction générale de commercer avec les pays du Levant, nous n'avions pas de décret spécial à publier et les relations pourraient reprendre dès que le blocus serait levé.

Aussitôt le Ministre des Affaires étrangères exprima le désir de voir restreindre la levée du blocus aux limites

précédemment envisagées, c'est-à-dire entre la frontière égyptienne et un point au nord de Lattakieh. Le Ministre de la Marine s'empessa alors, le 22 décembre, d'adresser à l'amiral Gauchet des instructions modifiant dans ce sens les précédentes, en le priant, s'il avait déjà fait la déclaration et les notifications, de faire connaître la modification par un erratum adressé à toutes les autorités déjà averties de la levée de blocus.

L'amiral Gauchet rectifia le 23 décembre sa déclaration de levée de blocus, qui fut publiée au *Journal Officiel* du 1^{er} janvier 1919, sous la forme ci-dessous :

« A la date du 23 décembre 1918, le vice-amiral commandant en chef des Forces navales françaises et alliées en Méditerranée, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le Gouvernement de la République, a déclaré que le blocus des côtes d'Asie Mineure et de Syrie, établi le 25 août 1915 (voir *J. O.* du 27 août 1915), est levé à dater du 25 décembre 1918 à 0 heure Greenwich, mais seulement pour la partie de ces côtes comprises entre Ras Ibn Hani, au nord de Lattakieh et la frontière égyptienne, c'est-à-dire entre les points suivants :

« Latitude 35° 35' (Nord), longitude 35° 44' (Est-Greenwich), et latitude 31° 20' (Nord), longitude 34° 13' (Est-Greenwich).

*
* *

SECTION IV. — *La levée générale des Blocus de Syrie
et d'Asie Mineure, de Bulgarie,
de Macédoine et d'Asie Mineure, partie Nord (7)*

Le 1^{er} janvier 1919, sur tous les fronts d'Orient, l'état de guerre existait toujours, la paix n'étant pas encore si-

(7) Archives de la Section Historique.

gnée. Aussi aucun des quatre blocus établis en Méditerranée orientale en 1915 et 1916 n'était levé. Ceux de la Bulgarie, de la Macédoine et de l'Asie Mineure partie Nord subsistaient intégralement. Seul celui de la Syrie et de l'Asie Mineure partie Sud avaient été levé partiellement le 23 décembre 1918.

En Syrie, la suppression partielle du blocus était une mesure insuffisante et les autorités locales insistaient très vivement pour la reprise complète sur toute la côte des relations commerciales avec l'Europe.

D'autre part le blocus de l'Asie Mineure et des Dardanelles barrant l'accès de Constantinople, le vice-amiral Amet, commandant la division navale française stationnée dans le Bosphore depuis l'armistice, était obligé d'accorder de nombreuses autorisations de franchir le blocus pour faciliter le ravitaillement local.

Enfin le vice-consul de France à Rhodes signalait le 18 janvier aux Affaires étrangères que les autorités italiennes du corps d'occupation laissaient partir de l'île des voiliers montés par des Turcs qui allaient trafiquer en Asie Mineure.

Le ravitaillement des pays bloqués commandait donc la levée des blocus. Aussi le Comité interallié du blocus réuni le 4 février à Paris décida de recommander au Conseil Supérieur de Guerre des Alliés la reprise des relations avec la Bulgarie, la Turquie, l'Asie Mineure et les ports de la Mer Noire dans un délai très prochain et, si possible, pour le 15 février.

Le 12 février, le Conseil Supérieur des Alliés approuvait la proposition du Comité interallié du blocus, à la condition que les pays débloqués prennent des mesures contre les réexportations en Allemagne et en Autriche-Hongrie, mesures dont l'exécution serait surveillée par les autorités alliées à Constantinople et à Sofia.

Conformément à cette décision, le Ministre des Affaires

étrangères demandait le 15 février au Ministre de la Marine de procéder à la levée des blocus de la Bulgarie, de la Macédoine (Cavalla), de la Syrie et de l'Asie Mineure partie Sud et de l'Asie Mineure partie Nord.

Le Ministre de la Marine, n'ayant pas d'objection à formuler, donna l'ordre à l'amiral Gauchet de lever les blocus. Celui-ci fit le 21 février la déclaration officielle de levée des blocus qui fut publiée dans les termes suivants au *Journal Officiel* du 25 février 1919 :

« Le vice-amiral commandant en chef des forces navales françaises et alliées en Méditerranée, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le Gouvernement de la République, a déclaré lever à dater du 21 février 1919 à 0 heure (Greenwich) :

« 1° Le blocus de Cavalla, établi le 16 septembre 1916 (*J. O.* du 20 septembre 1916).

« 2° Le blocus des côtes méditerranéennes de Bulgarie, établi le 16 octobre 1915 (*J. O.* du 18 octobre 1915).

« 3° Le blocus des côtes d'Asie Mineure, y compris l'entrée des Dardanelles, établi le 2 juin 1915 (*J. O.* du 6 juin 1915).

« 4° Le blocus des côtes de Caramanie et de Syrie, établi le 25 août 1915 (*J. O.* du 27 août 1915) et partiellement levé le 23 décembre 1918 (*J. O.* du 1^{er} janvier 1919). »

De son côté, le Foreign Office publiait dans la *London Gazette* du 28 février 1919 une déclaration analogue, au sujet des blocus de l'Asie Mineure partie Nord, de la Bulgarie et de la Macédoine, auxquels participaient les forces navales anglaises.

A la suite de la levée du blocus des côtes bulgares et ottomanes, le Comité interallié du blocus, dans sa séance du 3 mars, rappela que le trafic maritime avec les ports turcs et bulgares restait soumis à la surveillance des autorités na-

vales alliées avec toutes les conséquences que comportait l'état de guerre.

D'autre part, si toutes facilités étaient données pour l'entrée des marchandises de toute nature dans ces ports, par contre l'importation des armes dans les pays d'Orient dont les côtes venaient d'être débloquées restait formellement interdite, sauf autorisation spéciale des Gouvernements associés, le droit de visite et de capture devant sanctionner cette interdiction.

CHAPITRE X

LE BLOCUS DE LA GRÈCE

La question de savoir s'il convient de ranger le blocus de la Grèce par les Alliés en décembre 1916 parmi les blocus réguliers, est discutable. L'hésitation venant de ce que la Grèce était alors un Etat neutre, il semblerait que l'on fut simplement en présence d'un blocus pacifique. Mais cette solution doit être écartée, car le blocus de la Grèce s'appliquait à tous les pavillons, alors que suivant les principes admis par le droit international, un blocus pacifique n'est opposable qu'aux navires du pays bloqué. D'autre part, si ce blocus ne fut pas, comme ceux étudiés précédemment, une opération de guerre dirigée contre un Etat belligérant, il fut cependant déclaré contre une Puissance neutre qui prêtait en quelque sorte assistance à l'ennemi, pour l'obliger à respecter ses obligations de neutralité, motif qui tend encore à le différencier du blocus pacifique.

Pour ces raisons, il nous semble impossible d'assimiler le blocus de la Grèce à un blocus pacifique, et c'est pourquoi nous le considérons alors comme un blocus régulier, d'ailleurs très spécial à plusieurs points de vue, comme nous allons voir.

Mais avant de l'étudier, il est indispensable de donner un aperçu très bref des faits historiques qui ont précédé et motivé l'établissement de ce blocus (1).

(1) Thomazi : La Guerre Navale dans la Méditerranée, p.127 et s.

*
* *

Le 21 septembre 1916, le roi de Bulgarie, persuadé que la victoire ne pouvait plus échapper à l'Allemagne, mobilisait son armée pour concourir à l'attaque qui se préparait contre la Serbie. Celle-ci, s'appuyant sur le traité de Bucarest de 1913, réclama l'aide de la Grèce.

M. Venizelos, Président du Conseil des Ministres de Grèce, prévoyant depuis longtemps l'intervention bulgare, avait promis aux Cabinets de Paris et de Londres, dans l'été de 1915, la coopération de l'armée grecque pourvu qu'elle fût soutenue par un contingent allié de 150.000 hommes. Mais le roi de Grèce, Constantin, peu porté par ses affinités personnelles à entrer en guerre aux côtés de l'Entente, obligeait M. Vénizelos à démissionner le 5 octobre 1915, jour du débarquement à Salonique des premières troupes françaises.

Dès lors, et pendant toute l'année 1916, les difficultés politiques des Alliés et spécialement la France avec la Grèce, allaient se multiplier, soit à cause de notre occupation temporaire d'îles grecques (Argostoli, Corfou, Milo, Mytilène...) utilisées comme bases, soit surtout à propos des mesures de sécurité prises par l'armée d'Orient placée à Salonique dans une position dangereuse, par suite de l'avance bulgare en Macédoine et de la présence de l'armée grecque mobilisée et aux mains de gouvernements successifs plus ou moins ouvertement germanophiles.

Pour appuyer leurs revendications et assurer leur sécurité, les Alliés furent obligés d'effectuer des démonstrations navales, de saisir la flotte de guerre grecque et d'exercer un contrôle de la police, des chemins de fer et des services du port du Pirée.

D'un autre côté, M. Venizelos ayant groupé ses partisans et constitué en octobre 1916 un « Gouvernement provisoire », indépendant du pouvoir royal, les Gouvernements alliés décidèrent à la Conférence de Boulogne, le 20 octobre, de soutenir son mouvement favorable à l'entrée

en guerre de la Grèce aux côtés des Alliés, en équipant ses troupes et en ravitaillant les territoires dissidents.

Finalement la crise devint aiguë, lorsque le Gouvernement royal refusa, les 21 et 30 novembre 1916, de livrer au vice-amiral Dartige du Fournet, commandant en chef, des batteries d'artillerie dont la remise avait été exigée. Pour impressionner les autorités grecques et forcer leur résistance, l'amiral envoya à Athènes les compagnies de débarquement de l'escadre alliée mouillée au Pirée, occuper dans la nuit du 1^{er} décembre les points importants et les collines dominant la ville. Et ce fut alors « le guet-apens du 1^{er} décembre ».

Les fusillers marins peu nombreux (2.900 hommes) furent attaqués par des détachements de militaires et de civils grecs et le combat ne cessa dans la soirée que grâce à l'intervention de l'escadre commençant à bombarder Athènes, ce qui permit aux compagnies de se reformer et de rentrer au Pirée. Mais le bilan de la journée avait été de notre côté de 54 morts et 134 blessés ; de plus, de nombreux venizelistes furent tués ou emprisonnés et plusieurs de nos agents molestés.

Dès que le Gouvernement français eut connaissance des événements du 1^{er} décembre 1916, il décida d'agir énergiquement contre la Grèce. Pour commencer, deux mesures d'ordre économique furent immédiatement prises :

1^o Ordre fut donné le 2 décembre à nos différents ports métropolitains de retenir tous les bâtiments grecs en relâche et de suspendre les départs pour la Grèce, des cargaisons françaises.

2^o Ordre fut lancé le même jour aux unités de croisière de dérouter sur les ports français les plus voisins les navires grecs rencontrés en mer.

Mais ces mesures ne constituaient pas encore un blocus, pour lequel une décision concertée entre alliés était indispensable.

*
* *

SECTION I. — *Déclaration et Justification du Blocus*

Le 3 décembre, l'amiral Dartige du Fournet donnait son avis sur la situation. La contrainte économique lui paraissait la seule arme à employer contre la Grèce, tant que nous ne serions pas officiellement en guerre avec cet Etat, car dans Athènes, la tension des esprits et la présence des troupes grecques auraient nécessité des effectifs très importants pour occuper la ville militairement et faire céder le Gouvernement royal par la force (2).

Le Gouvernement français, adoptant ce point de vue, se concerta avec l'Angleterre et l'Italie en vue d'adopter une décision commune.

Dès le 6 décembre, l'accord s'étant fait entre les Alliés, le Ministre de la Marine donnait l'ordre à l'amiral Dartige du Fournet de faire remettre au Gouvernement hellénique, à la date du 7 décembre, la déclaration de blocus dont les termes avaient été arrêtés à Paris et qui parut au *Journal Officiel* du 8 décembre 1916 sous la forme suivante :

« Le Gouvernement de la République Française, étant d'accord avec ses alliés pour déclarer le blocus de la Grèce, notifie par la présente les conditions dans lesquelles il y sera procédé.

« *Le blocus est déclaré effectif à dater 8 décembre 1916, huit heures du matin.*

« Le blocus s'étend aux côtes de la Grèce, y compris les îles d'Eubée, Zante et Sainte-Maure, depuis un point situé par 39° 20' Nord, 20° 20' Est de Greenwich jusqu'à un point situé par 39° 50' Nord et 22° 50' Est de Greenwich,

(2) Archives de la Section Historique de l'E. M. G. de la Marine Française.

ainsi qu'aux autres îles actuellement sous la dépendance ou l'occupation des autorités royales helléniques.

« Les navires des tierces puissances se trouvant dans les ports bloqués pourront librement en sortir jusqu'au 10 décembre, huit heures du matin. »

« L'ordre a été donné au commandant en chef des forces navales effectuant le blocus de procéder auprès des autorités locales à la notification de la présente déclaration. »

De leur côté, la Grande-Bretagne et l'Italie publièrent des déclarations analogues pour adhérer au blocus.

La déclaration de blocus fut remise au Cabinet hellénique par l'intermédiaire des représentants diplomatiques de l'Entente. Elle fut notifiée aux agents accrédités des Etats neutres par l'entremise de leur doyen, le Ministre de Hollande et des Pays-Bas. Celui-ci accusa réception pure et simple, mais son collègue des Etats-Unis provoqua des éclaircissements sur les limites précises de la zone bloquée, notamment dans les Cyclades, dont plusieurs se rattachaient précisément, à cette époque, au Gouvernement provisoire.

*
* *

Si le blocus de la Grèce était une mesure de représailles directement motivée par le guet-apens du 1^{er} décembre, il avait également une autre raison plus profonde et d'ordre plus général qui était de contraindre la Grèce à l'observation de ses devoirs de neutralité.

Cependant, les dispositions de l'article 18 de la Déclaration de Londres interdisaient de barrer l'accès des côtes et des ports neutres et nulle part ailleurs les plénipotentiaires de 1909 n'avait prévu qu'il pût y être dérogé pour obliger une Puissance à respecter ses devoirs de neutralité.

Mais la conduite des Alliés trouvait de larges excuses devant l'attitude de la Grèce. A la charge de cette dernière, en effet, les actes suivants d'assistance à l'ennemi avaient

pu être relevés dans l'ordre chronologique de l'histoire de la guerre (3).

Du 6 au 19 août 1914, le vapeur allemand *Bogados*, ultérieurement capturé, avait, d'après son propre journal de bord, ravitaillé en charbon les croiseurs allemands *Goeben* et *Breslau* dans la rade grecque de Rusa. Le 9 juin 1915 une base de ravitaillement en pétrole, pour les sous-marins ennemis, avait été découverte à Samothrace en mer Egée ; le 18 novembre et le 17 décembre 1915, l'existence de bases semblables avait été constatée à Corfou, ainsi que sur les côtes d'Argolide, de Crète et de Cavalla. Le 6 janvier suivant d'importants dépôts d'armes et de munitions de guerre, constitués par l'ennemi, avaient été découverts au consulat allemand de Salonique.

Après s'être servi des eaux grecques comme base de ravitaillement, les Puissances centrales en avaient fait le théâtre de leurs opérations de guerre. Le 22 janvier 1916 un sous-marin ennemi avait torpillé un transport allié dans le golfe de Salonique, à la pointe de Kara-Boroum ; le 9 mai des avions allemands avaient bombardé les ports de Budrun et de Rhodes ; en juin et août 1916, enfin, les armées bulgares ayant envahi le territoire grec, n'avaient pas hésité à occuper des villes et des ports en livrant combat aux troupes de la France et de la Grande-Bretagne garantes de l'indépendance hellénique.

Dans ces conditions, il était apparu aux Alliés que les actes d'assistance et d'hostilité accomplis en territoires et en eaux grecs avaient privé en fait ceux-ci du bénéfice de la neutralité et que, de bonne foi, les dispositions de l'article 18 de la Déclaration de Londres ne pouvaient leur être opposées. La France maintint donc le blocus de la Grèce, autant qu'elle le jugea utile et, d'ailleurs, aucune Puissance neutre ne songea sérieusement à protester, tant il était évident que les Alliés se trouvaient dans leur droit.

(3) René Navello : L'évolution du droit de visite et du droit de prise au cours de la dernière guerre, p. 193 et suivantes.

SECTION II. — *Tenue du Blocus* (4)

Quels espoirs devait-on fonder sur l'efficacité du blocus ? Les avis divergeaient.

L'amiral Dartige du Fournet écrivait le 8 décembre, que déjà le Gouvernement hellénique se rendait compte de la situation précaire où allait le mettre avant peu la suppression totale des arrivages de blé et de charbon ; il était à présumer que les ministres du roi consentiraient à toutes les mesures d'ordre militaire que nous pourrions exiger, à seule fin d'obtenir un traitement moins rigoureux.

Par contre notre attaché naval à Athènes ne croyait pas que les effets du blocus puissent apparaître aussi rapidement ; il estimait qu'une période de plusieurs mois pouvait fort bien s'écouler, avant qu'on enregistre les conséquences tangibles de l'arrêt des importations.

D'autre part, une question se posait, dont la solution intéressait directement le Gouvernement provisoire et subsidiairement l'armée d'Orient. Il importait beaucoup de ne pas empêcher les navires grecs qui avaient un chargement pour la Macédoine ou pour les îles venizelistes de faire route vers leur destination.

Aussi dès le 4 décembre, avant même le commencement du blocus, le Commandant en chef donna des instructions pour que les ravitailleurs des territoires venizelistes, c'est-à-dire la Crète, Mitylène, Chio et Samos, puissent naviguer librement sous une surveillance étroite de nos unités de croisière. Le mouvement de M. Venizelos étant soutenu par les Alliés, il était évident en effet qu'il ne devait pas souffrir des rigueurs du blocus. De plus, d'une façon générale, tous les ravitailleurs en blé de la Grèce royale furent déroutés au profit du Gouvernement provisoire.

(4) Archives de la Section Historique.

Aussi bien on jugea indispensable d'instituer un régime de faveur au bénéfice des populations de nos bases navales en Grèce et c'est ainsi que les habitants de Céphalonie purent recevoir le blé dont ils avaient besoin.

Mais, de même que nous étions obligés de distinguer entre les navires grecs suivant qu'ils naviguaient ou non pour le compte du Gouvernement provisoire, de même nous devions tenir compte des mouvements d'adhésion qui se propageaient dans l'archipel pour faire sortir au fur et à mesure de la zone bloquée les îles qui se ralliaient au Gouvernement provisoire.

D'accord avec M. Guillemain, ministre de France en Grèce, l'amiral Gauchet (5) levait alors le blocus des territoires ralliés, mais sans procéder de ce chef à aucune notification ; à l'annonce du fait accompli, l'Etat-Major envoyait un simple avis à la croisière. Ainsi Naxos, Paros et Syra sortirent le 17 décembre de la zone bloquée.

Ces levées partielles de blocus et la nécessité de discriminer les navires suivant qu'ils ravitaillaient ou non les territoires venizelistes, compliquaient la tâche de la croisière chargée d'assurer l'effectivité du blocus. Cette croisière fut d'ailleurs tenue exclusivement par des bâtiments légers : torpilleurs, avisos, chalutiers, au grand détriment de la lutte contre les sous-marins qui, à ce moment, aurait exigé des moyens particulièrement puissants.

*
* *

SECTION III. — *Déroptions au Blocus* (6)

Dès le début de janvier 1917, les ministres d'Italie et de Russie en Grèce exprimaient le désir de voir lever le

(5) L'amiral Dartige du Fournet rendu en partie responsable des événements du 1^{er} décembre avait été remplacé le 12 décembre au commandement de l'Armée navale par le vice-amiral Gauchet.

(6) Travaux du Service Historique de l'E.M.G. de la Marine : L'affaire grecque, par le Lieutenant de vaisseau Guiot.

blocus, aussitôt que les Grecs auraient simplement accepté nos revendications. Mais le Gouvernement français fut d'accord avec le Gouvernement britannique pour maintenir énergiquement le blocus jusqu'à l'exécution complètes des mesures imposées à la Grèce. Par ailleurs, le Gouvernement provisoire encourageait naturellement l'attitude sans défaillance qui nous était dictée par le souci de nos intérêts et de notre prestige.

Mais en février 1916, le peuple grec commençait à souffrir réellement du blocus, surtout pour le blé dont la Grèce, par suite de l'insuffisance de ses récoltes, était obligée d'importer de grandes quantités. La situation devint alors délicate, car les Alliés ne voulaient pas faire supporter trop lourdement aux populations grecques, de peur de nous aliéner leurs sympathies, une situation dont le Gouvernement royal était seul responsable, d'autant plus qu'une campagne se dessinait aux Etats-Unis en faveur de la Grèce affamée et que le ministre d'Italie, de plus en plus hostile au blocus, en réclamait la levée immédiate.

Il fallait donc en venir au ravitaillement mesuré du pays et on s'achemina vers le système préconisé par M. Guillemain : *maintien du blocus, mais cette mesure n'excluant pas la possibilité d'importer de faibles quantités de céréales* pour assurer la subsistance du peuple indigent, cette tolérance étant d'ailleurs toujours révoquée.

*
**

§ 1. — Ravitaillement de la Grèce en céréales

Le 24 février 1917, le Gouvernement français soumit à Londres et à Pétrograd les propositions suivantes :

1° Ravitaillement immédiat en blé de la population grecque,

2° Maintien du blocus jusqu'à exécution par le Gouvernement hellénique des engagements par lui souscrits.

Le Président du Conseil, M. Briand, estimait que la

meilleure procédure, afin d'aboutir rapidement, consistait pour les Cabinets de Londres et de Pétrograd, à répondre sans tarder aux propositions françaises. Aussitôt que les trois Puissances protectrices de la Grèce se seraient mises d'accord, leurs résolutions pourraient être communiquées au Gouvernement italien et il y avait tout lieu de penser que celui-ci voudrait bien s'y rallier, puisque le programme tracé répondait à la nécessité de rétablir avec la Grèce des relations normales, excluant pour l'avenir toute ingérence dans les affaires intérieures de cet Etat.

Ce fut seulement le 14 mars que la réponse de la Grande-Bretagne arriva enfin au Quai d'Orsay : la thèse anglaise s'accordait avec la thèse française sur la nécessité de maintenir un blocus, comportant cependant un ravitaillement provisoire des populations.

Mais, entre temps, les représentants de la France et de la Grande-Bretagne en Grèce, prévenus par leurs Gouvernements que des dérogations allaient être apportées au blocus, avaient annoncé à la population des distributions prochaines de blé. Aussi M. Guillemain, le 12 mars, déclarait au Commandant en Chef qu'il fallait hâter l'accomplissement de cette promesse, si nous ne voulions pas être taxés de déloyauté et proposait en conséquence de faire entrer au Pirée, immédiatement après leur arrivée, les deux premiers navires ravitailleurs attendus.

L'amiral Gauchet, n'ayant pas encore été mis au courant du projet de ravitaillement de la Grèce, répondit au ministre de France que l'adoption de sa proposition et les instructions de Paris qu'il invoquait à l'appui, équivalaient à une levée de blocus, et comme les ordres antérieurs du Ministre de la Marine lui prescrivaient de ne relâcher à aucun prix les rigueurs du régime établi, il se voyait obligé de solliciter de nouvelles instructions de son Département.

La réponse de Paris arriva le 17 mars : le Ministre de la Marine, l'amiral Lacaze, déclarait que les Gouvernements alliés ratifiaient les décisions de leurs représentants en Grèce. Le déchargement des vapeurs arrivés au Pirée le

16 mars pouvaient donc être entrepris dès à présent, sous réserve que la distribution des céréales introduites aurait lieu sous le contrôle du Comité interallié de ravitaillement.

Les deux attachés commerciaux français et anglais prirent contact avec le Ministère des vivres, créé en Grèce depuis le 25 février, pour arrêter les modalités de la distribution et il fut décidé que les opérations commenceraient aussitôt l'accord intervenu.

Le 19 mars, le ministre de France annonçait que les arrangements nécessaires avaient été pris : M. Charilaos, Ministre du Ravitaillement, avait fait remettre à notre attaché commercial une déclaration aux termes de laquelle il était entendu que, dans chaque district, la distribution aurait lieu suivant les besoins de la population et sans qu'aucun stock puisse être constitué à titre privé ou public ; la distribution se ferait, du reste, sous la surveillance du Bureau commercial interallié.

C'est le Bureau commercial d'Athènes faisant fonction de Comité interallié de ravitaillement, placé sous la dépendance directe des légations, qui avait seul qualité pour répartir entre les différents ports de Grèce les cargaisons de blé destinées au ravitaillement commun des deux Grèce. Il devait faire connaître au Commandant en Chef où acheminer les approvisionnements qu'il décidait de laisser entrer en Grèce. Suivant les ordres du Ministre de la Marine du 3 avril, l'amiral Gauchet devait donner satisfaction aux demandes du Comité, en fixant leur destination aux ravitailleurs, soit au moment de leur passage à Gibraltar, soit ultérieurement.

A partir de ce moment donc, la marine n'eut plus à intervenir dans le ravitaillement de la Grèce que pour surveiller, spécialement au point de vue des risques de la navigation, l'acheminement des cargaisons de blé à travers la Méditerranée.

* *
* *

§ 2. — Autorisation de Services de Cabotage

Le 19 mai, le ministre de France sollicita en faveur du Gouvernement hellénique l'autorisation de transporter de Volo au Pirée, par mer et sous la surveillance des Alliés, des denrées de première nécessité.

Une demande semblable avait été formulée par le Gouvernement grec à la fin de janvier et ne fut pas accueillie à cette époque. Cette fois, de l'avis même de M. Guillemin, la disette était absolue dans la région d'Athènes ; notre représentant déclarait que si la Thessalie était par contre encore très suffisamment approvisionnée, le chemin de fer, depuis les sacrifices consentis aux lignes de Macédoine par voie de cession de matériel roulant, ne pouvait assurer le transit par terre.

D'autre part, pour des motifs du même ordre, le Gouvernement hellénique demanda la permission d'organiser un service de cabotage entre le Pirée et le golfe de Corinthe.

M. Guillemin estimait que nous pouvions donner l'autorisation dans les deux cas, puisque nous avions maintes fois proclamé que, tout en maintenant le blocus, nous entendions faciliter le ravitaillement du pays et épargner à la population innocente les souffrances de la famine.

Se ralliant à ces raisons, l'amiral Gauchet, dès le 20 mai, autorisa les deux services de cabotage projetés et le Ministre de la Marine confirma aussitôt sa décision.

*
* *

SECTION IV. — *Levée du Blocus* (7)

En juin 1917, après la venue de M. Jonnart en Grèce, comme Haut Commissaire, et l'intervention de nos forces

(7) Archives de la Section Historique.

militaires sur différents points du territoire, la crise politique grecque était dénouée.

Le 15 juin, le Ministre de la Marine avisait le Commandant en chef que le Gouvernement français avait décidé de lever le blocus de la Grèce et qu'il serait prévenu directement par le Haut Commissaire des Puissances dès que celui-ci aurait notifié cette mesure au Gouvernement hellénique.

L'amiral Gauchet ayant fait observer que « d'après les règles internationales les notifications d'établissement et de levée de blocus sont faites par les commandants des forces navales et non par les agents diplomatiques », le Ministre l'invita alors à lui faire connaître, en vue de notification officielle, la date et l'heure de la levée du blocus, arrêtées de concert avec M. Jonnart. Mais il semble bien qu'il y eut un malentendu sur ce sujet, car M. Jonnart de lui-même annonça publiquement la levée du blocus en faisant part de cette décision à l'amiral Gauchet dans un télégramme qui n'arriva pas.

Quoi qu'il en soit, la déclaration suivante du Commandant en chef rétablit les formes régulières :

« Nous soussigné, Gauchet, vice-amiral, commandant en chef les forces navales alliées en Méditerranée, *déclarons levé à parti du 16 juin 1917, le blocus de la Grèce*, notifié par la déclaration du 7 décembre et s'étendant aux côtes de Grèce, depuis un point situé par 39° 20' latitude Nord et 20° 20' longitude Est de Greenwich jusqu'à un point situé par 39° 50' Nord et 22° 50' longitude Est Greenwich, ainsi qu'aux îles actuellement sous la dépendance ou l'occupation des autorités royales helléniques. »

La levée du blocus fut, suivant la coutume, publiée au *Journal Officiel* du 19 juin 1917.

Le blocus ayant pris fin, quel allait être le sort des nombreux caïques saisis pour violation du blocus au cours des mois écoulés ?

Sur ce point encore, le blocus de la Grèce devait présenter un aspect original. Dès le 12 juin, le Commandant en chef avait proposé en effet la *restitution pure et simple à leurs propriétaires, des captures effectuées*, le caractère très exceptionnel du blocus lui paraissant commander cette solution bienveillante et simplifiée.

Le Ministre de la Marine approuva cette suggestion et les caïques avec leur chargement furent rendus à leurs propriétaires légitimes, mais en exigeant d'eux un engagement formel excluant toute réclamation ultérieure de leur part. Lorsque la Marine avait utilisé tout ou partie du matériel ou des cargaisons saisis, un règlement à l'amiable comportant attribution d'une indemnité pécuniaire intervint.

CHAPITRE XI

Y A-T-IL EU D'AUTRES BLOCUS RÉGULIERS PENDANT LA GRANDE GUERRE ?

L'ensemble des blocus que l'on vient de passer en revue formait une étendue de côtes investies considérable et englobait, l'Allemagne métropolitaine exceptée, la quasi totalité des territoires placés sous la souveraineté des Empires Centraux. Seules quelques colonies allemandes : Togo, Ouest-Africain et îles du Pacifique avaient échappé au blocus, parce que rapidement conquises par les Alliés. Il semble donc bien que la liste des blocus réguliers établis pendant la Grande Guerre peut être close. Cependant cette étude serait incomplète si l'on ne disait quelques mots d'un prétendu blocus de la Belgique et du « quasi-blocus » de l'Allemagne de mars 1915.

*
* *

SECTION I. — *Le prétendu blocus de la Belgique*

Ainsi qu'il résulte de son arrêt *Roelfina* du 8 décembre 1919, le Conseil des Prises belge a invoqué un prétendu blocus régulier de toute la côte belge pour démontrer la non-validité du transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi se trouvant dans le port de Bruges, l'article 56 de la Déclaration de Londres édictant en effet une présomption

absolue de nullité du transfert effectué dans un port bloqué (1).

Pour démontrer l'existence de ce blocus, l'arrêt en question rappelait d'abord sommairement les règles de la Déclaration de Londres en matière de blocus, en faisant remarquer que suivant l'article 1^{er}, le blocus pouvait s'étendre aux ports et aux côtes occupés par l'ennemi. Puis il s'attachait à montrer que le blocus de la Belgique avait été conforme au droit international au double point de vue de la déclaration-notification et de l'effectivité.

Relativement à l'établissement de ce blocus, l'arrêt disait : « Attendu que suivant une déclaration conforme aux stipulations de Londres et notifié régulièrement aux Puissances neutres, l'Angleterre a décrété le blocus de tout le littoral y compris le port de Bruges, occupé par l'ennemi... »

Nous ne voyons absolument pas à quelle déclaration le Conseil des Prises belge fait allusion. Comme nous n'en avons retrouvé aucune trace dans les documents anglais, ni surtout aucune référence dans les arrêts des Cours de Prises britanniques, il semble bien qu'on puisse affirmer qu'il n'y a jamais eu de déclaration de blocus de la Belgique et que le Conseil des Prises belge était mal informé.

Dès lors la déclaration et la notification, éléments indispensables dans un blocus régulier faisant défaut, les considérations du Conseil des Prises belge sur l'effectivité du prétendu blocus n'offrent plus grand intérêt. Il est certain que les Anglais tant par les nombreux champs de mines mouillées le long de la côte que par les croisières fréquentes de leurs forces légères basées sur Douvres, Dunkerque, Ramsgate, Harwich et Lowestoft, étaient arrivés en fait à interdire complètement l'entrée ou la sortie des ports belges au commerce neutre, à tel point qu'à la connaissance du Conseil aucun navire marchand n'avait pu

(1) Verzijl : Le droit des prises de la Grande Guerre, p. 947.

parvenir à Zebrugge ou s'en échapper pendant toute la guerre.

Mais si la Grande-Bretagne a négligé de faire de sa maîtrise effective de la mer au large des côtes belges, la conséquence d'une déclaration officielle de blocus, c'est parce que cette mesure n'aurait en rien modifié la question dominante du ravitaillement de l'Allemagne. Cette Puissance s'approvisionnait en effet directement par ses ports de la mer du Nord et de la Baltique ou indirectement par les ports neutres, et un blocus régulier de la Belgique n'aurait pas changé cet état de choses.

C'est par d'autres méthodes que les Alliés arrivèrent à intercepter le commerce maritime avec l'ennemi et cela nous amène à parler du « quasi-blocus », principale pièce du système d'encerclement économique de l'Allemagne.

*
* *

SECTION II. — *Le « Quasi-blocus » de l'Allemagne de mars 1915*

L'exemple de la guerre de 1914 montre bien l'importance des règles du blocus. Les Alliés ont eu à soutenir des controverses ardues avec les neutres au sujet des mesures qu'ils prenaient contre le commerce allemand. La situation serait devenue beaucoup plus simple si l'on avait établi le blocus de l'Allemagne : toutes les controverses sur l'extension donnée aux listes de contrebande, sur les arrêts de marchandises, sur le contrôle de la correspondance postale, auraient été effacées, rendues sans objet par une déclaration de blocus (2).

Mais malheureusement, les Alliés étaient dans l'impossibilité d'établir un blocus régulier des côtes allemandes pour plusieurs raisons.

(2) Basdevant : Cours de Droit International maritime à l'école de guerre navale, 1935, p. 45.

Tout d'abord, et c'est là l'argument principal, les Alliés n'avaient pas la maîtrise de la Baltique. Cette mer était éloignée des bases navales anglaises et l'Allemagne avait pu facilement barrer les détroits scandinaves, les deux Belt et le Sund, à tel point que seuls quelques sous-marins britanniques purent les franchir en septembre 1915. Quant à la marine russe, elle était incapable de bloquer les côtes allemandes à l'est du Jutland, car elle était beaucoup plus faible que la flotte allemande et d'ailleurs elle disparut du théâtre des opérations après la défection de la Russie en 1917. Aussi pendant toute la guerre la Baltique devint en fait un lac allemand, au travers duquel naviguaient sans encombre les marchandises venant des Etats Scandinaves et destinées au ravitaillement des Puissances Centrales (3).

D'autre part, même en mer du Nord, la tenue d'un blocus dans les conditions prévues par la Déclaration de Londres aurait été difficile. Il aurait été en effet dangereux de faire croiser en permanence devant les côtes d'Allemagne des forces légères qui auraient été à la merci des sous-marins ou d'une sortie de l'escadre allemande. Il est vrai, d'ailleurs, que comme presque tout le trafic maritime à destination de l'Allemagne passait par la Manche, il aurait suffi de reporter la ligne de blocus au Pas de Calais, facile à surveiller, et qui aurait ainsi joué le même rôle que le canal d'Otrante dans l'Adriatique.

Enfin, pour envisager une raison d'ordre plus général, il ne faut pas oublier que l'efficacité d'un blocus est subordonnée non seulement à des conditions militaires, mais encore à des conditions géographiques. Contre une Puissance continentale les résultats d'un blocus seront moins appréciables que contre un Etat insulaire, ils dépendront en grande partie du développement des moyens de communications terrestres entre le pays bloqué et ses voisins neutres. Or en 1914 les relations ferroviaires et fluviales de

(3) Jacques Dumas : Les aspects économiques du droit de prises, depuis la guerre mondiale, p. 171.

l'Allemagne avec les Pays-Bas et le Danemark étaient bien organisées et permettaient le passage d'un trafic intense. C'est pourquoi Rotterdam et les ports danois devinrent les principaux centres d'approvisionnement des Puissances centrales et comme les ports neutres ne pouvaient être bloqués, un blocus régulier de l'Allemagne n'aurait pas supprimé cette source principale de ravitaillement.

C'est pourquoi les Alliés dès le début des hostilités engagèrent la guerre économique sur un autre terrain. Après avoir tiré de la notion de contrebande des conséquences extrêmement larges, ils décidèrent d'adopter des mesures plus radicales avec la Déclaration du 1^{er} mars 1915 instituant « *l'arrêt de marchandises* ». C'est cette déclaration, considérée comme ayant établi un « quasi-blocus », que nous étudierons ici, mais sous le seul aspect du rapprochement que l'on peut faire entre ses effets et ceux d'un blocus proprement dit (4).

Lorsque le 4 février 1915, le Gouvernement allemand lança sa première déclaration de guerre sous-marine, en annonçant qu'à partir du 18 février 1915, tout navire de commerce ennemi rencontré dans les eaux de la Grande-Bretagne serait détruit sans avertissement, sans égard pour les équipages et les passagers, les Alliés décidèrent des mesures de représailles qui firent l'objet de la Déclaration du 1^{er} mars 1915, suivie de l'Ordre en Conseil britannique du 11 mars et du décret français du 13 mars. Dans ces actes la France et l'Angleterre débordaient la notion trop étroite de contrebande de guerre, en se considérant comme libres *d'arrêter et de conduire dans leurs ports toutes les marchandises présumées de destination, de propriété ou d'origine ennemies*. Autrement dit « tous navires marchands, à destination ou en provenance d'un port allemand ayant à bord un chargement ne constituant pas de la contrebande

(4) Louis Guichard : Histoire du blocus naval, 1914-1918, p. 40 et suivantes.

de guerre (qui était toujours saisissable en tant que contrebande) et tous navires marchands à destination ou en provenance d'un port neutre, avec une cargaison non de contrebande, de destination, d'origine ou de propriété ennemies, devront être conduits et déchargés dans un port français, anglais ou allié » (5).

Quelle était la nature de ces mesures ? *C'était en somme une interdiction du commerce maritime direct ou indirect entre les Etats neutres et l'Empire allemand*, c'est-à-dire une atteinte au principe de la liberté commerciale des neutres avec les belligérants, affirmé par la Déclaration de Paris de 1856. Atteinte d'ailleurs justifiée et limitée.

Justifiée parce que c'était là de simples représailles contre la guerre sous-marine allemande conduite en violation du droit des gens.

Limitée, car les Alliés avaient pris toutes les précautions possibles pour que les neutres n'eussent pas trop à souffrir des mesures adoptées. Sauf le cas de contrebande, la marchandise débarquée ne devait pas être confisquée, mais seulement réquisitionnée ou restituée à son propriétaire non ennemi. Et même si elle était la propriété d'un Allemand, les Alliés se bornaient à la mettre sous séquestre, ou à la vendre, la contre-valeur en étant conservée jusqu'à la signature de la paix, en France par la Caisse des Dépôts, en Angleterre par la Cour, pour le compte de qui de droit.

Le langage officiel des diplomates et des ministres a malheureusement contribué à répandre l'impression qu'on se trouvait en face d'un blocus réel, mais triplement irrégulier, parce qu'il n'avait pas été notifié, n'était pas effectif et barrait simplement les ports neutres au lieu de fermer l'accès des ports ennemis. Dans les discours publics, dans les dépêches des Chancelleries, dans les notes échangées, spécialement entre les Etats-Unis et l'Angleterre, on

(5) Paul Fauchille : *Traité de droit international public*, T. II, p. 990.

a vu employer le mot blocus comme s'il correspondait à une réalité juridique, alors qu'il ne correspondait qu'à une réalité économique.

Il est certain que si, comme les Etats-Unis, on voulait considérer cet « arrêt de marchandises » comme un blocus selon les règles de la Déclaration de Londres, il était irrégulier à plusieurs points de vue.

Aucune déclaration réglementaire n'avait été établie et par voie de conséquence aucune notification n'avait été faite, car les textes anglais et français de mars 1915 n'avaient absolument pas la forme classique d'une déclaration de blocus.

Son effectivité, discutable en mer du Nord par suite de l'absence de croisières régulières le long des côtes allemandes, était absolument nulle dans la Baltique.

D'autre part, alors que par le blocus on interdit l'accès des ports ou des côtes considérés, nulle part dans les textes français et anglais on ne trouvait pareille disposition à l'égard de l'Allemagne. Ce que l'Ordre en Conseil du 11 mars et le décret du 13 mars 1915 prohibaient pratiquement, ce n'était pas l'entrée des ports allemands, mais le chargement et le déchargement de toute marchandise dans ces ports : en fait comme en droit il y avait là deux choses que l'on ne saurait confondre.

Enfin les sanctions ne correspondaient pas à celles d'une violation de blocus, elles étaient beaucoup plus douces. Les navires neutres coupables n'étaient pas capturés, et les chargements étaient seulement séquestrés ou réquisitionnés, ou même rendus à leur propriétaire. Cependant, il est vrai, cette différence disparut, lorsque deux ans plus tard un Ordre du Conseil du 16 février 1917, pris en réponse à la déclaration allemande de guerre sous-marine sans restriction du 1^{er} février 1917, décréta la capture et la condamnation de tous les vaisseaux transportant des marchandises d'origine ou de destination ennemie, rencontrés en mer en provenance ou à destination d'un port neutre présentant des moyens d'accès aux territoires ennemis.

D'où vient alors cette confusion fréquente entre « l'arrêt de marchandises » et un blocus régulier ?

Elle s'explique par le fait que *les mesures prises en mars 1915 aboutissaient sensiblement au même résultat économique qu'un blocus effectif.*

Tout d'abord il y eut arrêt du commerce maritime de l'Allemagne comme dans le blocus classique, car si l'entrée et la sortie des ports allemands restaient libres, les bâtiments neutres ne pouvaient en fait y introduire ou en sortir aucune marchandise.

D'autre part, le ravitaillement par l'intermédiaire des ports neutres des pays voisins, s'il ne cessa pas complètement, fut rendu extrêmement difficile, et là encore le résultat présente une analogie frappante avec un blocus régulier où l'on appliquerait systématiquement la théorie du voyage continu aux marchandises débarquées dans un port neutre, mais à destination finale d'un pays bloqué. La Déclaration de Londres avait bien rejeté cette théorie critiquable en matière de blocus, car poussée à l'extrême elle permettrait le blocus de pays ne possédant pas de frontières maritimes, mais l'Angleterre et la France l'avaient réintroduite dans le blocus par l'Ordre du Conseil du 30 mars 1916 et le décret du 12 avril 1916, montrant ainsi qu'elles étaient prêtes à utiliser cette notion si le besoin s'en faisait sentir.

Toutefois, il faut signaler une différence avec le blocus régulier. Par suite de la maîtrise allemande de la Baltique, la Déclaration de mars 1915 n'empêchait pas l'Allemagne de recevoir par cette mer tous les articles dont les Etats Scandinaves étaient directement producteurs. C'était là en particulier une anomalie contre laquelle les Etats-Unis, qui considéraient les textes de mars 1915 comme instituant un blocus régulier, protestèrent. Dans une note à la Grande-Bretagne, du 21 octobre 1915, M. Lansing déclara qu'il était notoire que, malgré le blocus, le Danemark, la Suède et la Norvège avaient conservé la liberté de leur trafic maritime avec les ports allemands, alors que

suivant les principes du droit international un blocus devait s'appliquer impartialement aux navires de toutes les nations (6).

Les mesures, basées sur l'interdiction de commerce, prises par les Alliés en mars 1915 aboutissaient dans leur ensemble à des résultats analogues à ceux qu'aurait procuré un blocus selon les principes de la Déclaration de Londres. C'est ce qui fit naître dans les esprits une confusion entre ces deux procédés. Mais en réalité, les conditions géographiques et militaires nécessaires à l'établissement d'un blocus régulier faisaient défaut et il faut affirmer avec Lawrence que « le prétendu blocus britannique de la côte allemande en Europe n'était pas du tout un blocus ». C'était seulement, comme on l'a quelquefois appelé, un « quasi-blocus ».

(6) Jacques Dumas, *op. cit.*, p. 172.

DEUXIÈME PARTIE

LA JURISPRUDENCE DES PRISES ET LES BLOCUS

Les décisions des Cours de Prises relatives aux blocus réguliers pendant la guerre de 1914-1918 sont peu nombreux et ne se rapportent en général qu'à des navires de très faible tonnage, tels que des barques ou des goélettes.

Seuls les blocus du Monténégro par l'Autriche-Hongrie, de l'Adriatique par l'Italie et de la Syrie et de l'Asie Mineure par la France donnèrent lieu à des captures dont la validité fut débattue devant les Tribunaux de Prises autrichiens, italiens et français. Pour tous les autres blocus et en particulier ceux tenus par les forces navales britanniques, il ne semble pas que les Cours de Prises aient eu à se prononcer.

La place restreinte occupée par la jurisprudence des prises sur ce sujet permet une double constatation. Elle confirme d'abord le fait que le blocus n'a été utilisé que sur des théâtres d'opérations secondaires pour lesquels le ravitaillement par mer n'avait pas une importance vitale. Mais d'un autre côté, elle laisse aussi à penser que les forces navales chargées d'assurer l'effectivité des blocus remplirent cette tâche d'une façon satisfaisante, puisque fort peu de navires se risquèrent à franchir les lignes de blocus.

Pour des raisons de méthode, nous étudierons les décisions judiciaires en matière de blocus, non par rangées suivant les différents théâtres de la guerre, mais groupées autour de quelques controverses qui se sont élevées à pro-

pos des principes du droit du blocus, savoir l'effectivité, la déclaration et la notification, la connaissance, la violation du blocus, les dérogations au blocus et enfin le « quasi-blocus » pour lequel nous citerons l'opinion des Cours de Prises.

*
* *

SECTION I. — *Effectivité du blocus*

La question de l'effectivité du blocus semble avoir été directement soulevée seulement devant la Commission italienne des Prises, à propos du blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie.

Elle fut posée dans quatre procédures entamées devant la Commission des Prises de Rome et se rapportant à sept voiliers grecs, neutres alors, respectivement : *Aghios Spiridon*, *Aghios Nicolaos*, *Aghios Costantinos* et *Platitera* (décision des 23 janvier-3 février 1916) ; *Aghios Caralambos* (décision des 29-janvier-9 février 1916) ; *Aghia Elene* (décision du 8-22 février 1916) ; *Posseidon* (décision du 8-22 février 1916) (1).

Tous ces voiliers étaient partis de l'île de Corfou (sauf le *Posseidon* parti de Santi Quarranta) au mois de juin 1915 se dirigeant vers les ports de l'Albanie. Ils furent arrêtés au Nord de la ligne de barrage Otrante-Aspiruga par des torpilleurs français (sauf l'*Aghios Caralambos* capturé par le contre-torpilleur italien *Borea*) qui sous les ordres des autorités navales de l'Italie coopéraient avec les navires de guerre italiens au maintien du blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie.

Les réclamants basaient leurs demandes en restitution des navires sur trois arguments concourants : 1° sur la non-effectivité du blocus, 2° sur le défaut de notification vala-

(1) Fauchille et Basdevant : Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes, p. 5-25.

ble aux autorités locales, 3° sur l'ignorance de l'existence du blocus chez les capitaines.

Quant à la non-effectivité du blocus, les plaignants dans les quatre instances invoquaient deux motifs.

Tout d'abord ils soutenaient que le blocus était fictif, parce que maintenu par des forces navales insuffisantes. Mais la Commission des Prises repoussa cette prétention en déclarant, dans le cas de l'*Aghia Elena* : « Il suffit de dire que la thèse du blocus non effectif est purement et simplement inexacte, dès l'instant qu'on considère la déclaration de l'Etat-Major de la Marine jointe au dossier, attestant que dès le début de la déclaration de blocus et sans aucune interruption, une force navale suffisante a été affectée pour empêcher l'accès des navires au littoral bloqué » (2).

En second lieu les plaignants prétendaient que le blocus n'était pas effectif parce que maintenu en partie par des navires de guerre français. La Commission refusa d'accepter cet argument dans tous les cas. La non-effectivité d'un blocus ne peut pas être déduite de la circonstance que la saisie des voiliers fut faite par des vaisseaux français, « car ceux-ci préposés au maintien du blocus déclaré par l'Italie, et placés sous la dépendance directe et immédiate du commandement de l'armée navale italienne dont ils exécutaient les ordres, ont effectué la prise pour le compte et dans l'intérêt de l'Etat italien » (3). De même, décida la Commission à propos de l'*Aghios Caralambos*, « on ne peut aucunement affirmer qu'il s'agissait d'un blocus fictif et non effectif uniquement parce que l'arrêt de six voiliers sur sept a eu lieu par le fait de navires français, car ces derniers, placés sous la dépendance directe et immé-

(2) Fauchille et Basdevant, op. cit., p. 18.

(3) Fauchille et Basdevant, op. cit. *Aghios Spiridon*, p. 8.

diate de l'armée navale italienne, n'ont agi que pour le compte et dans l'intérêt de l'Italie, par qui le blocus a été imposé et déclaré » (4).

*
* *

SECTION II. — *Déclaration et Notification de blocus*

Sous deux rapports le blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie semble n'avoir pas été conforme aux prescriptions formelles des articles 9 et 11 de la Déclaration de Londres. D'abord la déclaration du 26 mai 1915 établissant le blocus n'a pas indiqué le délai pendant lequel les vaisseaux neutres dans les ports bloqués auraient la permission de sortir. D'autre part la notification par le commandant de la force bloquante aux autorités locales, paraît n'avoir pas été faite.

Dans les affaires déjà citées des voiliers grecs *Aghios Spiridon*, *Aghios Costantinos*, *Aghios Nicolaos* et *Platitera* les plaignants, comme second argument, invoquaient la non-observation de ces règles par les autorités italiennes. Mais ici encore, la Commission des Prises rejeta leurs prétentions.

Sur la question du non octroi d'un délai, la Commission fit remarquer que si l'article 9 de la Déclaration de Londres prescrit d'indiquer dans la déclaration la date du commencement du blocus et les limites géographiques du littoral bloqué, il était établi que ces deux éléments essentiels figuraient dans la déclaration de blocus faite par l'Italie, le numéro de la *Gazetta Ufficiale* jointe au dossier permettant de le constater. D'autre part « si l'on avait omis, comme on l'insinue, de préciser le délai donné aux navires neutres pour sortir des ports... ceci n'aurait aucune influence sur l'efficacité de la déclaration du blocus, l'arti-

(4) Fauchille et Basdevant, *op.cit.*, p. 14.

cle 10 de la Déclaration de Londres le dit textuellement » (5).

En effet, l'article 10 rédigé pour assurer l'observation de l'article 9 prévoit la nullité de la déclaration qui ne contiendrait pas la date du commencement du blocus et les limites géographiques du territoire bloqué, mais n'indique aucune sanction lorsque le délai de sortie n'est pas mentionné.

Relativement à la question de la notification aux autorités locales suivant les prescriptions de l'article 11 de la Déclaration de Londres, dont le défaut était allégué, la Commission n'a pas répondu clairement. Elle a seulement affirmé que suivant les termes de l'article 11 qui exige également une notification aux Puissances neutres, une notification avait été adressée à la légation de Grèce à Rome le jour même de la déclaration et que la réalité de cette mesure ressortait clairement de la note du 2 juin 1915 adressée par le Ministre des Affaires étrangères de Grèce au Ministre d'Italie à Athènes.

La Commission des Prises a donc en réalité passé à côté de la question véritable et son silence sur le vice allégué joint à la protestation du Gouvernement austro-hongrois contre ce défaut de notification aux autorités locales du littoral bloqué, laisse à penser que l'argument était peut-être fondé.

*
* *

SECTION III. — *Connaissance de l'existence du blocus*

La question de la connaissance ou de l'ignorance du blocus a donné lieu à des observations intéressantes dans la jurisprudence des prises.

(5) Fauchille et Basdevant, op. cit. Aghios Spiridon, etc..., p. 10.

Abstraction faite d'une seule décision du Tribunal des Prises austro-hongrois, c'est toujours la justice italienne qui s'est occupée de cette question et plus spécialement de la portée de la présomption formulée par l'article 15 de la Déclaration de Londres, ainsi conçu : « La connaissance du blocus est, sauf preuve contraire, présumée, lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification, en temps utile, du blocus à la Puissance dont relève ce port » (6).

Toujours dans les quatre instances au sujet des sept voiliers grecs *Aghios Spiridon*, *Aghios Costantinos*, etc... les plaignants alléguaient comme troisième défense que les capitaines de leurs vaisseaux étaient ignorants de l'existence du blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Albanie, à l'époque de la capture. Comme preuves destinées à renverser la présomption formulée par l'article 15 de la Déclaration de Londres, ils produisaient deux documents :

1° Une déclaration officielle de la légation de Grèce à Rome confirmant que l'existence du blocus établi par le Gouvernement italien le 26 mai 1915 et notifié par celui-ci en temps utile aux Puissances neutres, avait toutefois été publié tardivement par les autorités grecques à Corfou, notamment pas avant le 24 juin 1915, c'est-à-dire quelques jours après le départ des voiliers grecs à destination des côtes bloquées.

2° Un certificat constatant que le consul général d'Italie à Corfou n'avait reçu la défense de viser les patentes pour les ports de l'Italie, de l'Albanie et du Monténégro que par un télégramme du 27 juin 1915.

Cependant la Commission des Prises dénia à l'un et à l'autre de ces documents le pouvoir d'établir la preuve contraire exigée par la Déclaration de Londres (7).

(6) Verzijl, op.cit., p. 936.

(7) J.W. Garner : Prize law during the world war, p. 627.

Tout d'abord l'allégation que la notification italienne avait été tardivement publiée à Corfou ne méritait aucune considération, parce que c'était là une simple affirmation sans preuve. D'ailleurs, le retard apporté à cette publicité aurait-il été démontré, la présomption n'en aurait pas été pour cela renversée, car l'existence du blocus pouvait être connue autrement. En outre la proximité de Corfou de la ligne de blocus et la continuité des relations entre les habitants de ces parages rendaient la prétention d'ignorance peu vraisemblable.

En second lieu, la déclaration de la légation de Grèce à Rome n'avait aucune valeur, car à supposer que l'ignorance invoquée existât réellement, elle établissait que cette ignorance était imputable à la négligence des autorités grecques à Corfou, auxquelles incombait le devoir de publier la déclaration de blocus. Or, suivant la Déclaration de Londres, la preuve contraire demandée par l'article 15 devait être afférente à une ignorance résultant soit d'actes imputables à la nation établissant le blocus, tels qu'une déclaration défectueuse ou une notification irrégulière, soit de faits accidentels et spéciaux aux navires.

Quant au second certificat relatif au visa des patentes pour les ports de l'Adriatique par le Consul d'Italie, il ne pouvait avoir aucun effet sur la question de l'ignorance du blocus et de la bonne foi des capitaines, car ces patentes étaient délivrées dans un but exclusivement sanitaire.

Finalement, pour ces divers motifs, les voiliers et leurs cargaisons furent déclarés de bonne prise, d'autant plus que la présomption de violation de blocus avait été renforcée par les faits suivants : un des navires résista à la capture, certains voyageaient avec des papiers de bord insuffisants ou irréguliers et tous transportaient de la contrebande conditionnelle.

Le seul autre cas relatif à l'ignorance du blocus semble avoir été celui du *Fiore del Mare*, jugé par la Cour des

Prises austro-hongroise (8). C'était un vaisseau neutre transportant de la contrebande conditionnelle au port d'Antivari. Comme il se trouvait dans les eaux monténégrines lorsqu'il fut capturé, il fut aussi inculpé de violation du blocus autrichien du Monténégro.

Les plaignants invoquaient l'ignorance de l'existence du blocus, mais la Cour des Prises rejeta cet argument et condamna le navire. La connaissance du blocus devait en effet être présumée, parce qu'il avait été déclaré le 10 août 1914 et notifié le même jour aux Puissances neutres et aux autorités locales à Dulcigno et Antivari alors que la capture du navire avait été effectuée le 28 novembre 1914, c'est-à-dire trois mois et dix-huit jours après la déclaration.

*
**

SECTION IV. — *Violation du blocus*

Le plus souvent les Cours de Prises ont été appelées à décider si les circonstances dans lesquelles des navires étaient capturés constituaient, ou non, violation de blocus.

Cette question se présenta seulement devant les Tribunaux de Prises français et italiens et chez ces derniers les décisions rendues correspondirent étroitement au caractère singulier du blocus de l'Adriatique.

*
**

§ 1. — *Jurisprudence française*

Toutes les décisions françaises sur ce sujet ont trait soit au blocus franco-britannique des côtes d'Asie Mineure

(8) Garner, *op. cit.*, p. 628.

partie Nord, soit au blocus de la Syrie et de l'Asie Mineure partie Sud, tenus exclusivement par des forces françaises.

A plusieurs reprises, le Conseil des Prises relâcha le navire, l'intention coupable n'étant pas démontrée.

Ainsi dans le cas de l'*Aghios Nicolaos* n° 1 (9), le Conseil des Prises français refusa de condamner un petit caïque grec, parce qu'aucune preuve n'était produite démontrant son intention de violer un blocus. Le navire avait été saisi en mer le 14 septembre 1915 par un dragueur français, près de l'île de Samos, aux abords de la côte d'Asie Mineure déclarée bloquée par le Gouvernement britannique, à partir du 2 juin 1915. Le blocus était maintenu par des forces navales anglaises et aussi par des bâtiments français comme l'avait annoncé une notification parue au *Journal Officiel* du 6 juin 1915.

Le navire avait bien été capturé près de l'île de Samos, mais la notification du blocus ne portait pas que les îles étaient, comme les côtes, comprises dans la zone bloquée. Il s'agissait d'ailleurs en l'espèce d'un petit bâtiment de deux tonneaux de jauge dont le capitaine avait pu vraisemblablement prétendre ne pouvoir naviguer qu'en louvoyant près des côtes et en faisant de fréquentes relâches, ce qui pouvait expliquer la route choisie par ce caïque pour aller de Leros à Dedeagatch, en s'arrêtant à Vathi, dans l'île de Samos. Enfin ni les pièces du dossier, ni les circonstances de fait n'établissaient, qu'il y ait eu réellement de la part du capitaine, tentative de violer le blocus des côtes d'Asie Mineure.

Semblable décision fut rendue pour le *San Nicolo* (10), caïque grec de six tonneaux saisi le 13 juin 1915 dans le mouillage de Port-Vromo (baie de Sighagidk). La capture fut déclarée non valable, bien qu'ayant eu lieu dans la zone

(9) Fauchille : Jurisprudence française en matière de prises maritimes, p. 248.

(10) Fauchille, op.cit., p. 250.

d'un territoire bloqué, parce qu'il n'avait pas été démontré que le navire avait essayé ou même eu l'intention de violer le blocus d'Asie Mineure soit à l'entrée, soit à la sortie et parce qu'il n'y avait à bord aucun chargement et que rien n'établissait que la barque grecque venait d'apporter des marchandises ou se proposait d'effectuer un chargement dans le port où elle avait été capturée.

De même fut annulée la capture de l'*Embarcation X*, non dénommée, n° 1 (11), arrêtée en mer le 28 juin 1915 par un torpilleur français, dans le détroit de Samos. La prise bien qu'effectuée dans la zone bloquée d'Asie Mineure fut relâchée, car l'embarcation ne portait aucun chargement, une seule personne se trouvait à bord avec deux lignes et deux hameçons et aucune circonstance de fait n'établissait qu'une violation de blocus ait été tentée.

Au contraire, le Conseil des Prises a validé pour violation de blocus la prise du caïque grec *Evanghelistria* (12), saisi par un dragueur de mines français, dans le détroit de Samos, le 23 octobre 1915. Ce navire, bien qu'il ait été trouvé à son bord un document intitulé « permis de navigation sur la côte » dans lequel il était qualifié de « bâtiment de pêche », n'était cependant pas susceptible de bénéficier de l'exemption de capture accordée par l'article 3 de la Convention XI de La Haye du 18 octobre 1907 aux navires exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation. Il était en effet établi qu'au moment de sa capture le bâtiment n'était point employé à la pêche, qu'il n'existait à bord aucun engin de pêche et que chargé d'une cargaison de poisson achetée à un tiers, il effectuait des opérations commerciales en ravitaillant en poisson les villes de la côte d'Asie Mineure, malgré le blocus dont le capitaine avait pleine connaissance.

(11) Fauchille, op. cit., p. 252.

(12) Fauchille, op. cit., p. 424.

Quelquefois les navires inculpés de violation de blocus étaient déjà de bonne prise, par suite de leur nationalité ennemie. Le cas se présenta avec des voiliers turcs utilisés par le Gouvernement Ottoman au ravitaillement des côtes bloquées le Syrie.

Ainsi, *Cinq embarcations X* (13), ne portant ni noms, ni numéros, ni papiers de bord ayant été capturées les 28 et 30 octobre 1915 par un aviso auxiliaire près d'îlots turcs des côtes d'Anatolie, le Conseil estima qu'elles naviguaient dans des conditions irrégulières, « que, dès lors, elles pouvaient légitimement être regardées comme étant de nationalité ennemie ; et qu'elles étaient, en conséquence, susceptibles de capture... ; que de plus elles avaient tenté de forcer le blocus des côtes d'Anatolie déclaré le 25 août précédent ».

De même deux barcasses turques *Marbrouk* (14), capturées en mer, le 26 septembre 1917, près de Batroun, sur la côte de Syrie, par un chalutier armé, furent déclarées saisissables, non seulement à cause de leur nationalité ennemie, mais aussi parce qu'« en fait, elles étaient employées par le Gouvernement Ottoman au ravitaillement des ports bloqués et montées par des équipages enrôlés par ce Gouvernement ».

Enfin, semblable décision intervint encore pour les goélettes turques *Kassed Kerim*, *Mabrouke* N° 1, *Mabrouke* N° 2, *Mabrouka*, *Hefz-el-Rahman* et la barque turque *Mabrouké* (15) capturées dans le courant de 1918 sur les côtes d'Asie Mineure ou de Syrie par des chalutiers et des avisos chargés de la tenue du blocus. Le Conseil des Prises condamna les navires en tant que propriété ennemie et ajouta de plus dans chaque arrêt : « Considérant, au surplus qu'au moment de la capture, la goélette naviguait dans la zone de blocus effectivement surveillée par les forces alliées ;

(13) Fauchille, op. cit., p. 420.

(14) Fauchille, op. cit., p. 432.

(15) Fauchille, op. cit., p. 488-496.

(qu') à ce titre encore elle était susceptible d'être déclarée de bonne prise ».

*
**

§ 2. — Jurisprudence italienne

Comme il a été observé dans la Première Partie, le blocus de l'Adriatique déclaré le 4 juillet 1915 par l'Italie fut maintenu au moyen de forces légères patrouillant sur la ligne Otrante-Aspiruga. Ce blocus n'était dirigé que contre l'Autriche-Hongrie ennemie et l'Albanie, en principe neutre, mais il barrait cependant aussi l'accès des ports italiens de l'Adriatique et des ports alliés monténégrins. Cette façon singulière d'utiliser le blocus nécessita des mesures spéciales, propres à intercepter toute communication avec les côtes ennemies bloquées, sans toutefois rendre impossible le trafic des ports italiens et monténégrins situés au Nord de la ligne de barrage. Cette obligation donna naissance au système des sauf-conduits délivrés par les autorités italiennes, à Gallipoli pour entrer dans l'Adriatique, à Bari pour en sortir.

C'est sur le décret du 4 juillet 1915 que s'est basée la jurisprudence de la Commission italienne des Prises en matière de violation de blocus, cette violation se présentant sous la forme, soit de traversée de la ligne de blocus sans le sauf-conduit exigé, soit de non-observation des stipulations du sauf-conduit ou des autres prescriptions émanées des autorités navales.

En premier lieu, il faut examiner quel fut le sort des navires démunis de sauf-conduit.

Le *Périclès* (16), brigantin-goélette battant pavillon grec, partit d'Augusta le 13 novembre 1915, à destination

(16) Fauchille et Basdevant : Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes, pp. 29 et 152.

du port albanais de Valona, avec une cargaison de sel consignée par le consul général du Monténégro au représentant monténégrin à Valona, et ne fit pas escale à Gallipoli pour se procurer le sauf-conduit réglementaire. Arrivé à Valona le 16 novembre il fut déclaré en état de saisie pour violation du blocus et mis à la disposition du Gouvernement italien. Mais le capitaine prétendit alors que s'il était démuné de sauf-conduit, c'était parce qu'ayant été surpris par une forte tempête dans le golfe de Tarente, il lui fut impossible de toucher Gallipoli, son navire faisant eau à tel point qu'il fallut pomper continuellement et même finalement se faire remorquer jusqu'à Valona.

La Commission des Prises dans une première sentence interlocutoire rendue les 18-23 mars 1916, toute décision au fond réservée, ordonne d'abord « que, par les soins de la Capitainerie du port de Valona, il soit procédé aux enquêtes utiles afin de vérifier si, effectivement, le brigantin *Périclès*, en raison des conditions de mer et de vent et des avaries souffertes, s'est trouvé dans l'impossibilité de faire escale à Gallipoli, et s'il est vrai qu'il fut remorqué à Valona à la suite de signaux de détresse faits par l'équipage ».

L'enquête demandée montre l'exactitude des faits invoqués par le capitaine et la Commission, dans son jugement sur le fond du 18 novembre 1916, décide que « tant en raison des conditions de temps et de la mer que des avaries subies par le navire, il faut considérer comme correspondant à la vérité les affirmations du capitaine du voilier qui, dès le premier interrogatoire subi à Valona, déclara que, s'il n'aborda pas à Gallipoli et ne put, en conséquence, se munir du sauf-conduit prescrit, cela dépendait d'un cas de force majeure ». En conséquence, bien qu'il eut franchi la ligne de blocus, le navire fut relâché.

Par contre, les circonstances n'étant plus les mêmes, la Commission des Prises se prononça différemment avec l'*Evangelistria* N° 2 (17). Cette goélette à moteur grecque

(17) Fauchille et Basdevant, op. cit., p. 173.

faisant route pour Durazzo, en Albanie, avec une cargaison de vin, de cognac et de savon, destinée au Monténégro, sans s'être munie du sauf-conduit indispensable, fut arrêtée dans l'Adriatique le 22 novembre 1915 par un torpilleur italien.

Mais avant le départ, le capitaine et le chargeur avaient fait certaines démarches auprès d'autorités autres que celles indiquées dans le décret du 4 juillet 1915. Il fut en effet établi devant la Commission que le chargeur avait demandé à la légation de Russie à Athènes de lui obtenir des légations de France, d'Angleterre et d'Italie les permis nécessaires pour le libre passage du voilier jusqu'au lieu de destination. Il fut également reconnu que la légation de Russie s'adressa à celle d'Angleterre qui déclara que la délivrance d'un sauf-conduit lui paraissait inutile, car la flotte anglaise à cette époque arrêta seulement l'huile minérale et ses dérivés (18).

Ainsi des démarches avaient bien été effectuées avant le départ. Mais comme les autorités italiennes y demeurèrent étrangères, la Commission des Prises estima que, devant les prescriptions formelles du décret du 4 juillet 1915 obligeant les navires de toute nationalité à se rendre à Gallipoli pour obtenir un sauf-conduit, le capitaine de l'*Evangelistria* ne pouvait pas se prévaloir de ces quelques démarches, restées d'ailleurs sans résultats concrets.

Les plaignants ayant alors invoqué l'argument que le navire naviguait pour aller ravitailler un pays allié, la Commission refusa d'envisager cette circonstance pour ne retenir que la seule traversée de la ligne de blocus. La Cour des Prises italiennes montrait, ainsi, qu'en dépit du caractère très spécial du blocus de l'Adriatique, elle entendait cependant appliquer les sanctions classiques prévues pour violation du blocus d'une côte ennemie, indifféremment à

(18) La légation de Grande-Bretagne crut vraisemblablement qu'il s'agissait d'une question de contrebande de guerre.

tous les navires, que leur destination fût ennemie, alliée ou neutre.

Mais la possession d'un sauf-conduit, si elle était indispensable pour éviter la capture, n'était pas toujours suffisante. Il fallait aussi observer les prescriptions du sauf-conduit et de plus obéir aux commandements ultérieurs des autorités maritimes.

Deux vapeurs grecs l'*Anthippi* et le *Mikail* (19), en août et septembre 1915, étaient partis de Salonique, où ils avaient été affrétés par le Gouvernement du Monténégro pour le transport de vivres à Durazzo.

Ces vapeurs s'étant munis de sauf-conduits à Gallipoli avaient dû passer par Valona, port d'escale établi par l'autorité maritime italienne. Là, prétendant que le contrat était exécuté, les capitaines refusèrent d'aller plus loin. Le commandant du port de Valona, au nom des autorités navales supérieures, leur donna l'ordre de continuer leur route vers Durazzo et leur laissa quatre jours pour remettre une déclaration de départ. Faute d'avoir exécuté cet ordre, les navires furent saisis.

La Commission des Prises déclara que pour être exempts de capture pour violation de blocus, il ne suffisait pas que les navires soient munis d'un sauf-conduit. Ils devaient en outre obéir aux injonctions des autorités militaires, car il s'agissait toujours en l'occurrence de dispositions spéciales prises pour la navigation dans la zone de blocus, en exécution des pouvoirs exprès et très larges accordés par l'article 3 du décret du 4 juillet 1915. Cet article 3 spécifiait en effet : « Pour la navigation des navires marchands de tous pavillons entrés dans la mer Adriatique, dans les cas prévus à l'article 2 qui précède, on observera les règles établies par notre décret du 13 juin 1915 n° 899 et les autres dispositions que l'autorité maritime

(19) Fauchille et Basdevant, op. cit., pp. 207 et 216.

croira devoir établir dans chaque cas d'espèce, pour les navires admis à entrer dans l'Adriatique, ou à en sortir. » Les autorités maritimes disposaient donc d'une grande liberté et pouvaient prendre des mesures de toutes sortes, à la seule condition que leur objet fût toujours relatif à la navigation.

Or « l'ordre donné était de partir et de naviguer vers un port déterminé de l'Adriatique, qui précisément formait le but du voyage. Il avait donc pour objet exclusif la navigation, et on ne peut pas affirmer qu'il concernait le chargement, simplement parce que l'ordre de naviguer vers ce port réalisait aussi le but de transporter dans ce même port le chargement, puisque, s'il fallait l'entendre ainsi, toute disposition relative aux navires marchands se résoudrait toujours en une disposition pour le chargement ».

Les vapeurs ne s'étant donc pas conformés aux prescriptions de l'article 3 du décret étaient coupables de violation de blocus et la Commission des Prises prononça leur confiscation.

*
* *

SECTION V. — *Déroations aux blocus*

Bien que la Déclaration de Londres ne parle dans l'article 6 que des navires de guerre et dans l'article 7 que des navires de commerce neutres en détresse, comme pouvant exceptionnellement être autorisés par le commandant d'une croisière de blocus à entrer dans un port bloqué, les forces françaises de blocus ont, pendant la guerre de 1914, permis à de simples caïques neutres, pour des motifs d'ordre humanitaire, de se rendre en un point de la côte bloquée d'Asie Mineure et de Syrie.

C'est ainsi que le 25 décembre 1915, le caïque grec

Aghios Nicolaos (20) reçut l'autorisation de se rendre à Iliéronda, en Syrie, en vue d'y recueillir des réfugiés et de les transporter à Tigani, dans l'île de Samos. Mais ce navire n'embarqua pas seulement des réfugiés dans le port désigné, mais aussi des animaux. De plus, en côtoyant le littoral bloqué, il sortit de la route qui lui était assignée, n'étant plus alors couvert par l'autorisation accordée. En conséquence, le Conseil des Prises, le 5 septembre 1918, déclara l'*Aghios Nicolaos* coupable de violation de blocus, pour n'avoir pas accompli uniquement l'objet de sa mission et n'avoir pas suivi exactement la route indiquée.

Cependant le Conseil n'étant appelé par le Ministre de la Marine à statuer que sur la validité de la prise des animaux saisis à bord, le caïque lui-même ayant été restitué à son propriétaire pour des motifs qu'il appartenait aux autorités maritimes françaises d'apprécier, seule la cargaison fut déclarée de bonne prise.

*
* *

SECTION VI. — *Les Cours de Prises et le « quasi-blocus »*

A la fin de la Première Partie, nous avons dit quelques mots des représailles prises contre l'Allemagne après la déclaration de guerre sous-marine, par la Grande-Bretagne et la France dans les Ordres en Conseil et décrets des 11 et 13 mars 1915, pour montrer les ressemblances de fait qui existaient entre « l'arrêt de marchandises » et un blocus régulier. De même il nous semble intéressant pour terminer l'étude de la jurisprudence relative aux blocus de citer l'opinion des Cours de Prises sur les textes de mars 1915, en nous plaçant toujours au seul point de vue qui nous

(20) Fauchille : Jurisprudence française en matière de prises maritimes, p. 450.

intéresse ici, c'est-à-dire le rapport existant entre ces mesures de nature douteuse et le blocus proprement dit.

Sur ce sujet Sir Samuel Evans, Président de la Cour de première instance de Londres, s'est prononcé en ces termes, dans l'affaire du vapeur hollandais *Leonora*, le 15 avril 1918 (21) : « Il est certes vrai que, selon les règles existantes du droit international, il ne saurait y avoir de blocus des ports ou des rivages neutres. *Aussi bien l'Ordre en Conseil (du 11 mars 1915) ne tend pas à déclarer les ports qu'il vise en état de blocus au sens strict où ce mot est pris en droit international. Mais son objectif au regard de l'ennemi est tout à fait analogue.* Je ne prétends point dire par là que la méthode adoptée par l'Ordre en Conseil a reçu la consécration des autres nations et fait ainsi déjà partie du droit établi. Mais il paraît certain que des changements interviendront dans la matière pour tenir compte des armes aujourd'hui utilisées sur mer, sous les eaux et dans l'air. En attendant, doit-on affirmer que ce qui résulte des prescriptions de l'Ordre est quelque chose d'essentiellement différent du blocus ? Que quelque nom qu'on lui donne, ce n'est en aucune façon un blocus ? Sans doute, ce n'est pas un blocus des ports ennemis, mais c'est un barrage, un quasi-blocus opposé au commerce de l'ennemi qui tendrait à s'exercer par les ports des pays adjacents. »

(21) Fauchille et Basdevant : Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes, Tome II, p. 464.

CONCLUSION

De l'étude des blocus réguliers déclarés pendant la Grande Guerre, se dégagent trois sortes de constatations.

I. — Pour apprécier tout d'abord, le rôle joué par les blocus dans la guerre mondiale, il importe de se placer à deux points de vue bien différents.

En premier lieu, si on examine l'utilisation du blocus régulier par les belligérants, on ne peut nier que ce procédé de guerre maritime a tenu une place importante au cours des hostilités. Il apparaît en effet que *l'Allemagne métropolitaine mise à part, la quasi-totalité des côtes des Empires Centraux ou des territoires relevant de leur souveraineté furent tenues en état de blocus par les Alliés*. Seuls l'Ouest Africain allemand, le Togo, les îles allemandes d'Océanie et la Turquie d'Europe échappèrent à cette mesure. A cet égard, la situation était particulièrement caractéristique en Méditerranée, puisque pendant le blocus de la Grèce, on vit alors l'ensemble des blocus déclarés en 1915 et 1916 se raccorder en formant ainsi une immense zone bloquée qui partait du cap d'Otrante et suivait toutes les côtes jusqu'à la frontière égyptienne, avec seulement une faible coupure devant la Turquie d'Europe.

Mais l'étendue considérable des côtes ennemies soumises aux rigueurs du blocus ne doit pas faire illusion, car ce qui importe en fin de compte pour un blocus, c'est l'influence qu'il exerce sur le résultat des opérations. Or, à ce point de vue, il n'est pas douteux que les blocus réguliers

ont joué dans la dernière guerre un rôle restreint et n'ont apporté qu'une faible contribution à la victoire finale.

Dans la lutte économique conduite par les Alliés contre les Empires Centraux, l'enjeu principal demeura toujours l'arrêt du ravitaillement extérieur de l'Allemagne passant par la mer du Nord et la Baltique. A cette tâche, les blocus restèrent totalement étrangers et c'est grâce à d'autres méthodes, par la répression de la contrebande de guerre et par les arrêts de marchandises en particulier, que l'on arriva à des résultats appréciables.

Dès lors, *si on utilisa largement le blocus, ce fut toujours sur des théâtres d'opérations secondaires*, que ce soit devant les colonies allemandes de Kian-Tchéou, de l'Est Africain et du Cameroun, ou en Méditerranée. Même la suppression du commerce maritime de l'Autriche-Hongrie, de la Bulgarie et de l'Empire ottoman n'eut qu'une faible portée, comme le prouve le très petit nombre des navires capturés, car ces Puissances recevaient la plus grande partie de leur ravitaillement de l'Allemagne, à travers l'Europe centrale.

II. — Si l'on envisage maintenant les blocus au point de vue de leur conformité avec les principes du droit international, on peut admettre que *la plupart ont suivi d'une façon satisfaisante les règles de la Déclaration de Londres*.

Cependant, il y eut au moins deux blocus, dont l'effectivité paraît avoir été discutable, en dépit de l'opinion des Cours de Prises: celui du Monténégro après le 16 août 1914 et celui de la Syrie à partir de l'été 1917.

Mais la critique la plus grave doit aller au blocus de l'Adriatique par l'Italie: le procédé consistant à bloquer une mer proprement dite, en faisant ainsi entrer dans le blocus son propre territoire et celui d'un allié était absolument contraire à la Déclaration de Londres et à la définition même du blocus.

Quant au blocus de la Grèce, il fut tenu dans des conditions tellement particulières, qu'on ne saurait lui reprocher de n'avoir pas suivi rigoureusement les règles de la Déclaration de Londres.

III. — Enfin, les blocus de la Grande Guerre permettent de retirer l'enseignement suivant.

Il ne sera possible de se servir du blocus régulier, tel que l'a réglementé la Déclaration de Londres, que devant des côtes dépourvues de moyens sérieux de défense navals ou aériens, car dès qu'une flotte se trouvera dans un port bloqué, elle fera courir aux navires de la croisière les plus graves dangers. Il suffira, en particulier, de la présence de quelques sous-marins pour rendre la tenue du blocus absolument impraticable aux grands bâtiments, comme l'ont démontré les blocus de la Syrie et de l'Adriatique. C'est dire que les utilisations du blocus régulier seront restreintes à des objectifs secondaires.

Ainsi le blocus, si souvent pratiqué au cours de l'histoire, voit son rôle diminuer considérablement devant les progrès de la technique navale. Il en sera alors de ce procédé de guerre maritime comme de beaucoup d'institutions du droit public qui, devant l'évolution des faits, n'ont plus qu'une alternative : se transformer ou s'effacer.

Vu : le Doyen,
ALLIX.

Vu : le Président,
GIDEL.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
ROUSSY.

TABLE DES NAVIRES
TRADUITS DEVANT LES COURS DE PRISES

AGHIOS CARALAMBOS, 112.
AGHIOS COSTANTINOS, 112, 114, 116.
AGHIA ELENE, 112, 116.
AGHIOS NICOLAOS N° 1, 119.
AGHIOS NICOLAOS, 112, 114, 116.
AGHIOS NICOLAOS, 127.
AGHIOS SPIRIDON, 112, 114, 116.
ANTHIPPI, 125.

CINQ EMBARCATIONS X, 121.

EMBARCATION X, NON DÉNOMMÉE N° 1, 120.
EVANGHELISTRIA, 120.
EVANGHELISTRIA N° 2, 123.

FIGLIO DEL MARE, 26, 117.

HEFZ-EL-RAHMAN, 121.

KASSED KERIM, 121.

LEONORA, 128.

MABROUKA, 121.
MABROUKE N° 1, 121.
MABROUKE N° 2, 121.
MABROUKÉ, 121.
MIKAIL, 125.

PERICLES, 122.
PLATITERA, 112, 114, 116.
POSSEIDON, 112, 116.

ROELFINA, 101.

SAN NICOLO, 119.

BIBLIOGRAPHIE

I. — *Ouvrages généraux et spéciaux. Cours professés* *Thèses*

- ADAM. — Le blocus maritime (Guerre de 1914). Thèse, Paris, 1917.
- ALESSANDRI. — Essai d'une théorie des blocus nouveaux. Revue générale du droit, 1919.
- BASDEVANT (J.). — Cours de droit international maritime professé à l'Ecole de Guerre navale, 1935.
- CASTEX (Amiral). — Théories stratégiques. Paris, 1929 à 1935. Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales.
- CHACK (Commandant). — La guerre des croiseurs. Paris, Payot.
- COLOMBOS (C. J.). — A treatise of the law of prize. London, 1927, Sweet and Maxwell.
- CORBETT (Sir Julian). — History of the great war based on official documents. Naval operations. London 1921. Longmans, Green and Co.
- DOUILLARD (Commissaire en chef de la Marine). — Conférences sur les prises maritimes à l'Ecole du Commissariat de la Marine, Brest 1919.
- DUMAS (J.). — Les aspects économiques du droit de prise avant la guerre mondiale, depuis la guerre mondiale. Paris, 1926, Sirey.
- DUPUIS (Charles). — Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Paris, 1899. Pédone.
— Le droit de la guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres. Paris, 1911. Pédone.
- FAUCHILLE (Paul) — Traité de droit international public (8^e édition du manuel de H. Bonfils). Paris, 1921-1925. Rousseau.
- GARIEL (Commissaire de la Marine). — Une nouvelle théorie allemande du droit de la guerre maritime. Thèse. Paris, 1936. Sirey.

- GARNER (J.W.). — International law and the world war. London, 1920. Longmans, Green and Co.
— Prize law during the world war. New York, 1927. Macmillan.
- GIDEL (Gilbert). — Le droit international public de la mer. 3 volumes parus : le temps de paix. Paris, 1932-1934. Sirey.
- GUICHARD (Lieutenant de vaisseau). — Histoire du blocus naval, 1914-1918. Paris, 1929, Payot.
- HALL (J.A.). — The law of naval warfare. London, 1921. Chapman.
- DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE. — La Mer. Cours de doctorat. Paris, 1934.
- LAURENS (Commandant). — Le blocus et la guerre sous-marine. Paris, 1924. Armand Colin.
— Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918. Paris, 1929. Payot.
- LAWRENCE (T.J.). — The principles of International law. Oxford, 1920. University Press.
- LÉMONON. — La Conférence navale de Londres. Paris, 1909.
- MARTINI (Peter Albert). — Blockade im Weltkrieg-Reformvorschläge zum Seekriegsrecht. Daus Völkerrechtfragen. Cahiers 36 et 39. Berlin, 1933. Dummlers.
- MÉRIGNHAC et LÉMONON. — Le droit des gens et la guerre de 1914-1918. Paris, 1921. Sirey.
- NAVELLO (René). — L'évolution du droit de visite et du droit de prise au cours de la dernière guerre. Thèse. Paris, 1925.
- PCHEDCKI. — Le droit international et la Grande Guerre. Paris, 1916. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- POULACIION. — Evolution de la pratique du blocus et du régime de la contrebande au cours de la guerre actuelle (1914-17). Thèse. Province, 1918.
- RAULIN (de). — Le blocus. Ses modalités, ses conséquences. Paris, 1918.
- RENAULT (Louis). — La guerre maritime. Cours de doctorat. Paris, 1910.
- ROLIN (Albéric). — Le droit moderne de la guerre. Bruxelles, 1920. Dervit.
- SOKOL (Lieutenant de vaisseau). — OÖsterreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Editions Amalthea.
- THOMAZI (Commandant). — La guerre navale dans l'Adriatique. Paris, 1927. Payot.
— La guerre navale dans la Méditerranée. Paris, 1929. Payot.

VATTEL. — Le droit des Gens, édition Pradier Fodéré. Paris, 1863. Guillaumin.

WESTLAKE (John). — Traité de droit international, traduit par A. de Geouffre de La Pradelle. Oxford, 1924. Imprimerie de l'Université.

II. — *Revue périodiques. Recueils de décisions et documents*

Journal de droit international privé (Clunet). Années 1915 et 1916.

Naval War College (U.S.A.). International situations, topics, documents and decisions. Années 1915 et suivantes.

Revue générale de Droit International Public (R.G.D.I.P.). Années 1915, 1916, 1917.

Revue Maritime. Année 1921.

Société anglaise Grotius. Annuaire.

Archives de la Section Historique de l'E.M.G. de la Marine Française.

FAUCHILLE. — Recueil de documents intéressant le droit international (guerre de 1914). Paris, 1916-1920. Pédone.

— Jurisprudence française en matière de prises maritimes Paris, 1916-1919. Pédone.

FAUCHILLE ET BASDEVANT. — Jurisprudence britannique en matière de prises maritimes. Paris, 1922-1927. Rousseau.

— Jurisprudence italienne en matière de prises maritimes. Paris, 1921. Rousseau.

LIVRE JAUNE. — Conférence navale de Londres de 1909.

MINISTÈRE DE LA MARINE. — Décisions du Conseil des Prises et décrets rendus en Conseil d'Etat en matière de prises maritimes. Paris, 1916-1923. Imprimerie Nationale.

VERZIJL. — Le droit des prises de la Grande Guerre. Leyde, 1924.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Les principes juridiques régissant le blocus	9
Section I. — Les règles de la Déclaration de Londres	10
Section II. — Les atteintes apportées à la Déclaration de Londres par les belligérants pendant la Grande Guerre	18
PREMIÈRE PARTIE. — Les différents blocus réguliers de 1914 à 1918	23
CHAPITRE PREMIER. — Le blocus du Monténégro	23
CHAPITRE II. — Le blocus de Kian-Tchéou	29
CHAPITRE III. — Le blocus de l'Est Africain allemand	33
CHAPITRE IV. — Le blocus du Cameroun	37
CHAPITRE V. — Le blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Adriatique	45
Section I. — L'Adriatique avant l'entrée en guerre de l'Italie	45
Section II. — Le blocus de l'Autriche-Hongrie et de l'Adriatique par l'Italie	47
CHAPITRE VI. — Le blocus de l'Asie Mineure, partie Nord	61
CHAPITRE VII. — Le blocus de la Bulgarie	65
CHAPITRE VIII. — Le blocus de la Macédoine	69

CHAPITRE IX. — Le blocus de la Syrie et de l'Asie Mineure, partie Sud	71
Section I. — Déclaration de blocus	72
Section II. — Effectivité du blocus	74
Section III. — La levée partielle du blocus	79
Section IV. — La levée générale des blocus de Syrie et d'Asie Mineure, de Bulgarie, de Macédoine, et d'Asie Mineure, partie Nord	83
CHAPITRE X. — Le blocus de la Grèce	87
Section I. — Déclaration et justification du blocus ..	90
Section II. — Tenue du blocus	93
Section III. — Dérogations au blocus	94
Section IV. — Levée du blocus	98
CHAPITRE XI. — Y a-t-il eu d'autres blocus réguliers pendant la Grande Guerre ?	101
Section I. — Le prétendu blocus de la Belgique	101
Section II. — Le « quasi-blocus » de l'Allemagne de mars 1915	103
DEUXIÈME PARTIE. — La Jurisprudence des Prises et les blocus ..	111
Section I. — Effectivité du blocus	112
Section II. — Déclaration et notification de blocus ..	114
Section III. — Connaissance de l'existence du blocus ..	115
Section IV. — Violation du blocus	118
Section V. — Dérogations au blocus	126
Section VI. — Les Cours de Prises et le « quasi-blocus » ..	127
CONCLUSION	129
BIBLIOGRAPHIE	135

